- BALONOWA PRZYGODA Z KUBĄ
- MIELECKIE M-15 W ZSRR
- SZYBOWCOWY PUCHAR ŚWIATA
- ZŁOTY JUBILEUSZ
- 9 DNI PIEKŁA

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

8 25.02.1979 (1442)



z lotu po kraju

SILNIKI LOTNICZE Z „PZL-RZESZÓW" DO USA

Z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Rzeszów" wysłana została pierwsza w bieżącym roku partia silników lotniczych przeznaczonych dla amerykańskiej firmy Ayres Corporation. W najbliższym czasie rzeszowskie silniki otrzyma inna amerykańska firma: Lyon Flying Service.

Eksportowe kontrakty rzeszowskiej PZL z USA – jednym z największych potencjalnych odbiorców silników lotniczych – rozpoczęły się dopiero w 1977 r., kiedy to na amerykański rynek trafiły polskie silniki typu PZL-3S. Wyniki ich próbnej eksploatacji w samolotach rolniczych okazały się tak udane, że już w 1978 r. dwie wspomniane wielkie firmy zamówiły w rzeszowskiej PZL kilkanaście silników. Tegoroczne zamówienia są znacznie większe.

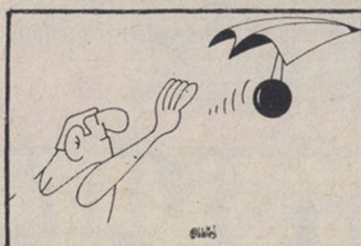
ŁUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE

XIII (XVIII) Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe odbyły się w dniach 5–12 lutego br. w Świdniku. Pomimo nie sprzyjającej pogody zdałono rozegrać trzy konkurencje. Sklasyfikowano 20 załóg. Czołowe miejsca zajęli: 1. pil. **Marian Wajda** – II pil. **Marian Wieczorek** (Aeroklub Krakowski) – 1911 pkt; 2. **Witold Świadek** – **Jan Bober** (Aeroklub Rzeszowski) – 1896 pkt; 3. **Henryk Kucharski** – **Krzysztof Włodarkiewicz** (Aeroklub Warszawski) – 1863 pkt; 4. **Lech Szutowski** – **Włodzimierz Chrenowicz** (Aeroklub Poznański) – 1707 pkt; 5. **Andrzej Stasiewicz** – **Marek Bylinka** (Aeroklub Orląt w Dęblinie) – 1562 pkt; 6. **Jerzy Bartoszek** – **Andrzej Jukowski** (Aeroklub Robotniczy w Świdniku) – 1543 pkt.

Obszerniej o zawodach napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

LAUREACI „STALOWEGO WAWRZYNU"

Rozstrzygnięty został za 1978 r. konkurs – współzawodnictwo służb technicznych jednostek lotniczych Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK, Marynarki Wojennej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, ubiegających się o główne konkursowe trofeum – „Stalowy Wawrzyn" oraz tytuły mistrzów absolutnych w poszczególnych specjalnościach. Rozgrywki finałowe odbyły się w Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych.



Laureatami „Stalowego Wawrzynu" w poszczególnych grupach i specjalnościach technicznych zostali: w grupie techników – st. chor. **Mieczysław Chajdek** (WL), kpt. **Władysław Janaszek** (WL), chor. **Janusz Kowalski** (WL), st. chor. **Stefan Korzonkiewicz** (WL), chor. **Władysław Gilek** (WOPK), chor. mar. **Władysław Grygiel** (MW), chor. **Ryszard Pietrulewicz** (WL), kpt. **Ryszard Pawlusiak** (WL); w grupie mechaników – plut. **Waldemar Sobieraj** (WL), st. bosm. **Zbigniew Majewski** (MW), st. bosm. sztab. **Jan Sobkowski** (MW), bosm. sztab. **Mieczysław Kuraś** (MW), st. sierż. **Jerzy Skorupa** (WOPK), sierż. **Józef Marat** (WOPK), st. sierż. **Bogdan Jerzak** (WL), bosm. **Włodzimierz Łoboda** (MW), st. sierż. sztab. **Czesław Lichota** (WL), st. sierż. sztab. **Marian Gotowski** (WOPK).

SEKRETARIAT KW PZPR W PIOTRKOWIE DOKONAŁ OCENY DZIAŁALNOŚCI AEROKLUBU

30 stycznia br. odbyło się posiedzenie Sekretariatu KW PZPR w Piotrkowie Trybunalskim, którego tematem była ocena 3-letniej działalności Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej. Pracą Sekretariatu kierował sekretarz KW PZPR, **Tadeusz Rybak**, z ramienia aeroklubu udział wzięli: sekretarz generalny ZG APRL płk pil. mgr **Stanisław Wdowczyk** oraz prezes AZP mgr **Marian Baranowski** i kierownik aeroklubu kmdr por. pil. mgr **Stanisław Kolasa**.

Analizując działalność AZP w województwie piotrkowskim na przestrzeni ostatnich lat Sekretariat stwierdził, że działalność ta koncentrowała się przede wszystkim na realizacji zadań statutowych, doskonaleniu nowej struktury organizacyjnej, organizowaniu kursów szkolenia specjalistycznego dla młodzieży ziemi piotrkowskiej wspólnie z ZSMP. Nastąpił w tym okresie dość znaczny rozwój ośrodka, który w stosunkowo krótkim czasie wzbogacił się o dużą liczbę sprzętu oraz o doświadczoną kadrę instruktorską i kierowniczą, rozbudował bazę materiałowo-techniczną. Istnieje jeszcze dużo problemów do zrealizowania. Do takich zaliczyć należy: stworzenie szerokiej propagandy lotnictwa i popularyzacji osiągnięć aeroklubu na terenie województwa, stworzenie lepszych warunków i bazy szkoleniowej dla Ośrodka Szkolenia Samolotowego, lepsze przystosowanie lotniska, a szczególnie nawierzchni dla celów sportowych i jak również wykorzystanie lotniska do usług agrolotniczych i sanitarnych przez wykonanie określonych prac melioracyjnych i nawierzchniowych na płycie, powiększenie pola wzlotów, budowa nowego hangaru, bazy stołówkowo-noclegowej itp. Nieodzowne jest lepsze wyposażenie ośrodka w sprzęt, zabezpieczenie właściwych usług lotniczych dla Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego. Ważnym zadaniem jest również reaktywowanie działalności modelarni lotniczych oraz poszerzenie współpracy z ZSMP i Kuratorium Oświaty i Wychowania.

Mając na uwadze rozwiązanie tych problemów, Sekretariat Komitetu Wojewódzkiego PZPR wydał odpowiednie zalecenia. Równocześnie ustalono, że co roku w I kwartale Zarząd AZP przedkładać będzie sprawozdanie z działalności aeroklubu i wykonania ustalonych przedsięwzięć na forum KW PZPR.

Ocena pracy Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej przez Sekretariat KW PZPR świadczy o dużym zainteresowaniu i przychylności władz partyjnych i administracyjnych województwa piotrkowskiego do spraw lotnictwa, jak również aktywności działaczy lotniczych tego regionu kraju. (ek)

EKSPORT „DROMADERÓW"

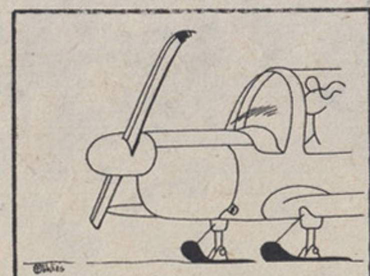
Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL w Mielcu zawarła pierwszy kontrakt eksportowy na jeden ze swych najnowszych wyrobów – samolot rolniczy typu PZL M-18 „Dromader". Nabywcą mieleckich „Dromaderów" jest Jugosławia. Trwają również pertraktacje dotyczące sprzedaży „Dromaderów" do innych krajów.

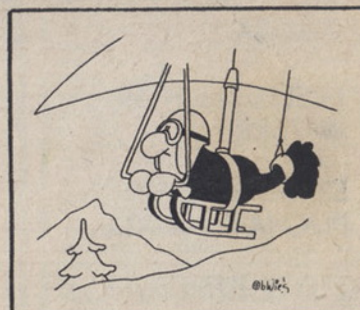
DIAMENTY W JELENIEJ GÓRZE

Piloci szybowcowi, przebywający na turnusie falowym w Aeroklubie Jeleniogórskim, uzyskali 26 stycznia br. następujące przewyższenia wysokościowe: **Dieter Spona** (NRD) – 6500 m (2 diament), **Marian Wieczorek** (Kraków) – 5930 m (3 diament), **Zbigniew Wzorek** (Opole) – 5900 m (2 diament), **Jerzy Kopeć** (Wrocław) – 5770 m (2 diament), **Włodzimierz Skalik** (Częstochowa) – 5660 (2 diament), **Edmund Sitek** (Bydgoszcz) – 5550 m (1 diament), **Wiktor Szandarowski** (Gdańsk) – 5550 m (2 diament), **Janusz Koralewicz** (Wrocław) – 5460 m (2 diament), **Zbigniew Mikołajczak** (Słupsk) – 5350 m (3 diament), **Karl Heinz Melzer** (NRD) – 5100 m (2 diament), **Ryszard Stecki** (Opole) – 5030 m (1 diament).

10 NAJLEPSZYCH MODELARZY SPORTOWCÓW 1978

Miesięcznik „Modelarz" sklasyfikował w numerze styczniowym (1/1979) dziesięciu najlepszych polskich modelarzy sportowców w 1978 r. Na liście znalazło się pięciu przedstawicieli modelarstwa lotniczego i kosmicznego: 1. **Juliusz Jarończyk** z Muszyny, 3. **Ryszard Wróblewski** z Torunia, 6. **Andrzej Rachwał** z Dąbrowy Górniczej, 7. **Edward Ciapała** z Trzebini Śląskiej, 10. **Mirosław Barylski** z Częstochowy oraz czterech przedstawicieli modelarstwa okrętowego i jeden modelarstwa samochodowego.





Rys. WIESŁAW FUGLEWICZ (4)

SESJA WYJAZDOWA KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH DO LUBLINA I ŚWIDNIKA

W dniach 9–10 lutego br. odbyła się sesja wyjazdowa członków Klubu Publicystów Lotniczych SDP do Lublina i Świdnika. W pierwszym dniu dziennikarze przebywali na lotnisku Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, gdzie rozgrywano Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe. W godzinach wieczornych członkowie KPL spotkali się z niektórymi członkami kierownictwa oraz seniorami Aeroklubu Lubelskiego, w związku z jego 50-leciem.

Następnego dnia członkowie KPL byli gośćmi Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL w Świdniku. Zostali oni przyjęci przez kierownictwo Zakładu, a następnie zwiedzili hale produkcyjne i montażowe śmigłowców Mi-2. Wiele uwagi poświęcono w tym dniu działalności Wydziału Usług Agrolotniczych WSK w Świdniku. Po południu odbyło się spotkanie z władzami miasta Świdnika, który w tym roku obchodzi 25-lecie uzyskania praw miejskich. (bg)

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- TEMIDA W KOSMOSIE
- LOTNICTWO ROLNICZE W RWPG
- CO NAS CZEKA W OREBRO?
- MOTOSZYBOWIEC NA MARSIE?
- „MAMA" 156 LOTNIKÓW
- LOTNIA „SOKÓŁ-2"
- SZKOŁA W SZOLNOKU

NASZA OKŁADKA:

Samoloty PLL LOT zimą w warszawskim porcie lotniczym Okęcie.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

na horyzoncie

ULICE LOTNICZE

Członkowie warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa i Sekcji Lotniczej ZG SIMP mogą mieć satysfakcję. Złożone przez nich w ubiegłym roku wnioski do Prezydenta m.st. Warszawy o uczczenie pamięci polskich lotników nazwami ulic w nowo budującym się osiedlu na Gocławiu (byłym stołecznym lotnisku sportowo-usługowym) — znalazły pozytywny oddźwięk. Na niedawnej XIV sesji Rady Narodowa m.st. Warszawy nadała nazwy 50 ulicom stolicy, a wśród nich było kilkanaście nazw lotniczych, właśnie na Gocławiu.

Na temat inicjatywy stołecznych lotników pisaliśmy w „Skrzydlatej" przed rokiem, więc również z satysfakcją odnotowujemy, że ostatnia decyzja władz naczelnych Warszawy spełnia oczekiwania lotników. W gocławskim osiedlu, gdzie wznosi się obecnie dość szybko coraz to nowe bloki mieszkalne, a zarysów ulic jeszcze nawet nie widać, będą upamiętnione nasze skrzydlate tradycje. I to nie tylko stołecznego lotnictwa.

Przypomnijmy, że już uprzednio trzy ulice na Gocławiu otrzymały imiona: Stanisława Rogalskiego — inżyniera, współkonstruktora słynnych przedwojennych samolotów RWD, Zbigniewa Burzyńskiego — sławnego pilota i działacza balonowego, Sylwestra Bartosika — kpt. pil., komunisty, działacza KPP i PPR, zamordowanego przez hitlerowców w czasie okupacji. Ostatnią decyzją władz stołecznych dalsze ulice Gocławia otrzymały imiona lotników: Janusza Meissnera — zmarłego w ub.r. wybitnego pisarza lotniczego, Jana Nagórskiego — pierwszego polskiego lotnika polarnego, Władysława Umińskiego — zasłużonego pisarza książek dla młodzieży o tematyce lotniczej, Wojciecha Woyny — pilota „Aviaty", pioniera modelarstwa lotniczego w Polsce, Mariana Pisarka — wybitnego pilota myśliwskiego, który w latach II wojny światowej walczył w Polsce we wrześniu 1939 r., we Francji i W. Brytanii, strącając 12 samolotów niemieckich. Będzie miało gocławskie osiedle także ulice z imionami trzech wybitnie utalentowanych pilotów tak bardzo związanych z dziejami Aeroklubu Warszawskiego: Franciszka Janika, Stanisława Płonczyńskiego i Sławomira Makaruka. Będą również ulice: Polskich Skrzydeł, Szkoły Orląt, Awionetki, RWD, Orlego Lotu, Złotej Wilgi, Trzech Diamentów, Salamandry, Jantarowy Szlak.

Można przypuszczać, że w miarę rozbudowy i kształtowania się osiedla na Gocławiu jeszcze inne ulice otrzymają imiona lotników, przybędą zapewne dalsze akcenty lotnicze. Dziękujemy gospodarzom stolicy, że tak serdecznie wychodzą naprzeciw postulatom lotników, co oznacza praktycznie, iż cenią tak samo jak my tradycje polskich skrzydeł.

Jak wynika z planów budowy gocławskiego osiedla, będzie ono nowoczesne, na miarę XXI wieku. Znajdzie w nim też mieszkania zapewne wielu warszawskich lotników. Kiedy czasem ktoś kogoś zapyta: — Gdzie mieszkasz?, odpowie się po prostu: — Na osiedlu lotniczym! I będzie już wiadomo, że to Gocław — dawne, zasłużone dla stolicy i kraju lotnisko sportowo-usługowe. Tradycja nie zaginie

Ikarus



CUBA'78

BALONOWA PRZYGODA z KUBĄ

JANUSZ DRZAZGA

Nasza balonowa przygoda z Kubą rozpoczęła się już wtedy, gdy ktoś ze Studenckiego Klubu Balonowego, działającego przy Filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku, zobaczył plakat zapowiadający XI Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów. Tematem był balon z międzynarodową załogą, lecący nad wyspą Festiwalu. Następstwem tego był list skierowany do komitetu organizacyjnego, zajmującego się wysłaniem polskiej reprezentacji. Zaproponowaliśmy dosłowną realizację myśli zawartej na plakacie. Sieci i kosz naszego balonu były już gotowe, a kończyliśmy właśnie szycie powłoki. Szalony pomysł chwycił i zostaliśmy powołani do reprezentacji polskiej młodzieży na Festiwal.

Decyzja o wyjeździe przyjęta została z wielką radością. Miała stanowić podsumowanie pracy, której wynikiem był własny balon. Problemem był jednak wybór załogi. Wytypowano: Andrzeja Ćwiklę — prezesa klubu, Mariana Pusza, Jerzego Zabłockiego i piszącego te słowa. Budowa balonu zakończona została dosłownie w ostatniej chwili, zabrakło więc już czasu na zdobycie uprawnień pilota balonowego. Zaprosiliśmy więc do załogi doświadczonego pilota balonowego z Aeroklubu Poznańskiego, Ireneusza Cieślaka.

Odlot na Kubę poprzedzony został kilkunastodniowym zgrupowaniem przygotowawczym całej polskiej ekipy festiwalowej na terenie warszawskiego AWF. Okres ten spędziliśmy pracowicie. Należało dokonać przeglądu i uzupełnienia sprzętu oraz zapoznać się z warunkami, w jakich przyjdzie nam latać na tropikalnej Kubie. W sporcie balonowym klimat odgrywa o wiele większe znaczenie niż w innych dziedzinach lotnictwa. W czasie przygotowań pomocy udzielił nam macierzysty Aeroklub Białostocki. Mimo ograniczonej liczby sprzętu, aeroklub udostępnił na okres wyjazdu niezbędne spadochrony oraz przyrządy pokładowe. Na kilka dni przed końcem zgrupowania odbył się pokaz balonu na błoniach Stadionu X-lecia w Warszawie i wreszcie po licznych kłopotach udało się zarejestrować nasz statek powietrzny. Działanie było prawie zegarmistrzowskie, gdyż tego samego dnia balon SP-BZL BIAŁYSTOK oraz jeden z członków załogi poleciał za ocean na pokładzie lotowskiego Iła-62. Po kilku dniach, przez Gander i Montreal, dotarła do Hawany pozostała część grupy. Najbardziej atrakcyjnym elementem podróży było zaproszenie naszej ekipy balonowej do zwiedzenia kabiny pilotów Iła-62. Kapitanem samolotu na trasie Montreal — Hawana był aktualny mistrz Polski w szybownictwie, Edward Makula.

Festiwal rozkręcał się już na dobre, lecz lot polskiego aerostatu stał jeszcze pod znakiem zapytania. Trudności spowodowane były tym, że balon okazał się na Kubie czymś prawie nie znanym, więc nie darzono go zbytnim zaufaniem. Jedynym na Kubie lotem statku powietrznego tego typu była próba dokonana na początku naszego wieku przez Martineza Pereza, która, niestety, zakończyła się niepomyślnie. Ten fakt żywo tkwi w pamięci Kubańczyków. Minęło wiele godzin pertraktacji, nim bariera nieufności została pokonana. Zapadła decyzja zezwalająca na przelot nad Hawaną. W dniu poprzedzającym start otrzymaliśmy do dyspozycji śmigłowiec Mi-8, należący do sił powietrznych Kuby, z którego pokładu można było zapoznać się z ewentualną trasą przelotu oraz podziwiać piękno miasta. Pomoc gospodarzy była wszechstronna. Kubańscy saperzy zbudowali półtorakilometrowy gazociąg, konieczny do napełnienia balonu oraz oświetlili teren, na którym odbywało się napełnianie. Start przewidziany był w godzinach rannych, w związku z czym przygotowania należało przeprowadzić nocą. Słowa uznania należą się służbie meteorologicznej, natomiast sama aura starała się spłatać nam figla. Wiatr wiał niezmiennie w kierunku morza. Niezbyt sprzyjające wiatry nie mogły jednak stanowić przeszkody, uniemożliwiającej lot. Gospodarze zapewnili całkowite bezpieczeństwo załogi i balonu.

Wystartowaliśmy zabierając ze sobą kamizelki ratunkowe na ewentualność wodowania. W powietrzu towarzyszył nam śmigłowiec, a od strony morza zabezpieczały wodowanie kutry patrolowe ochrony wybrzeża. Startując z portu, mieliśmy możność przelotu prawie nad całym miastem. Lot odbywał się na wysokości 700—800 m. Dodatkową atrakcją był zrzut ulotek, które szybując świetnie pomagały w obserwacji opadania lub wznoszenia się balonu. Odmienne od polskich warunki atmosferyczne panujące nad Hawaną nie stwarzały jednak specjalnych trudności w pilotażu. Pewne obawy budziło tylko nieuchronne wodowanie. Nikt z załogi nie posiadał doświadczeń tego typu. Należy nadmienić, że polscy piloci balonowi, posiadający aktualne licencje, nie odbywali do tej pory lotów nad morzem. Obawy okazały się jednak zbędne. Nasz aerostat zachowywał się zupełnie tak samo jak w czasie lotów nad lądem. Jedyną różnicą było to, że mogliśmy zamoczyć się w wodzie, co na upalnej Kubie jest tylko przyjemnością. Balon dotykał koszem wody, podrywał się, przelatywał kilkaset metrów i ponownie wodował. Zabawę przerwaliśmy zrzucając wleczkę, przy pomocy której nadpływający kuter odholował nas do brzegu.

Droga na ląd okazała się również ciekawa. W czasie jednego z zanurzeń w fale — znajdująca się w balonie radiostacja uległa zamoczeniu, przez co stała się zupełnie nieprzydatna. W celu nawiązania łączności skoczyłem do morza, co pozwoliło skierować holujący nas kuter do wybrzeża zajmowanego przez Klub Polski. Siedziba polskiej ekipy zajmowała tereny należące dawniej do ekskluzywnego klubu jachtowego.

Przelot balonu SP-BZL BIAŁYSTOK nad Hawaną wzbudził ogromne zainteresowanie mieszkańców. Oddźwiękiem tego wydarzenia były liczne artykuły prasowe oraz prośba gospodarzy o powtórzenie wyczynu. Zgodziliśmy się chętnie. Warunki atmosferyczne okazały się tym razem mniej sprzyjające. Silny wiatr sprawił duże kłopoty w czasie startu. Przelot odbywał się na wysokości 200—300 m, po trasie zbliżonej do przebytej w locie poprzednim. Mała wysokość pozwoliła na dokładne poznanie miasta z lotu ptaka. Jednym z ciekawszych etapów trasy był przelot nad portem. Polski balon był salutowany sygnałami dźwiękowymi przez cumujące u nabrzeża statki pasażerskie.

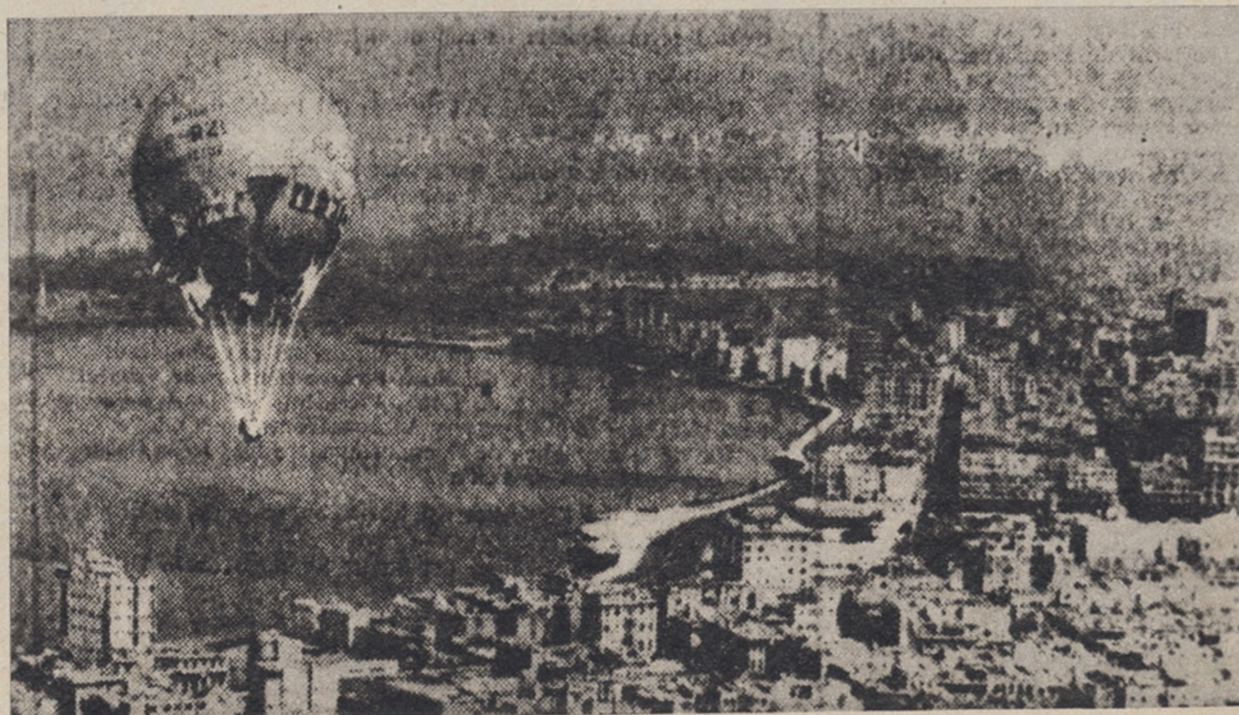
Kłopotliwe okazało się wodowanie. Trudności związane były z doholowaniem balonu do brzegu. Żadna z lin łączących aerostat z kutrem nie okazała się na tyle mocna, aby spełnić swą rolę. Silne podmuchy wiatru powodowały, że balon zamienił się w szybki jacht pod żaglami. Rolę żagla doskonale speł-

Polski balon SP-BZL w locie nad stolicą Kuby — Hawaną i fragment artykułu o locie pol skiego aerostatu. Wyżej: Emblemat XI Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Hawanie.

Sobrevoló La Habana el aeróstato de la solidaridad tripulado por jóvenes polacos

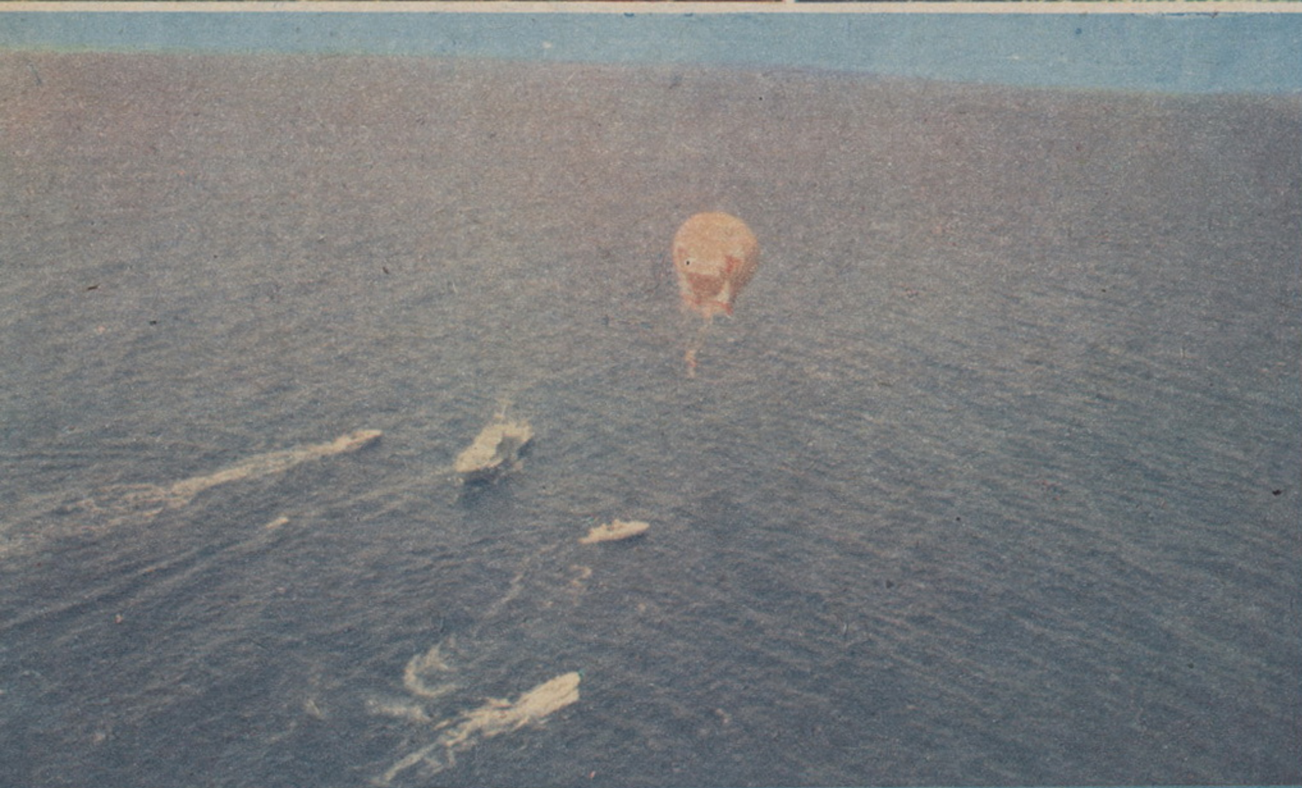
● Miles de habaneros presenciaron en la mañana de ayer las maniobras del aeróstato de la solidaridad que, por iniciativa de la delegación polaca, sobrevoló la Ciudad de La Habana, como parte de las actividades del XI Festival. Después de varias horas de preparación, el enorme globo anaranjado, llevando consigo una tripulación de cuatro jóvenes polacos y las banderas nacionales de Cuba y Polonia, se elevó sobre el litoral habanero. Luego de un exitoso —y no exento de accidentes— viaje de una hora y 55 minutos sobre la capital, los tripulantes del aeróstato descendían en las arenas del Club Polaco, en Primera y 96, Miramar, donde fueron recibidos con júbilo por decenas de sus compatriotas. ● Foto: Argüelles

(Más información en la página 5)









niała powłoka, której powierzchnia przekracza 800 m². Trudna sytuacja zażegnana została dopiero w chwili wypuszczenia gazu z powłoki. Radość okazała się jednak pozorna. Część powłoki napełniła się błyskawicznie wodą, a na dodatek liny sieci zaplątały się w śrubę napędową kutra, który usiłował nam pomóc. Wspomnę jeszcze o nieproszonych gościach. Przez cały czas pracy towarzyszyło nam stadko rekinów. Bliższych znajomości woleliśmy jednak z nimi nie zawierać. Moc przeżyć w powietrzu i średniej wielkości fala na morzu nie wpłynęły tym razem dodatnio na samopoczucie załogi. Nie miało to jednak wpływu na tempo prac i po kilkugodzinnym wysiłku można było wracać do portu.

Prawie 3-tygodniowy pobyt na Kubie ekipy Studenckiego Klubu Balonowego należy uznać za całkowicie udany. Lotnicza strona udziału w XI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów zamyka się wykonaniem dwóch lotów, z których jeden był pierwszym udanym lotem balonu w historii Kuby. Nie bez znaczenia jest również ogromna propaganda polskiego baloniarstwa wśród Kubańczyków i gości festiwalowych. Radio kubańskie przeprowadzało bezpośrednią transmisję z przebiegu drugiego lotu. Latanie balonem nie było jednak jedynym celem wyjazdu do Hawany białostockich studentów. Czas tam spędzony był wypełniony udziałem w imprezach festiwalowych, zwiedzaniem tego pięknego kraju oraz wypoczynkiem.

W ocenie udziału całej polskiej reprezentacji w Festiwalu słyszało się, że Polacy królowali nie tylko na lądzie ale również w powietrzu i na morzu. Na wodzie reprezentował nasz kraj harcerski jacht „Zawisza Czarny".

JANUSZ DRZAZGA

NA ZDJĘCIACH:
Balon białostockich studentów nad Hawaną i nad morzem, gdzie wodował.
Zdjęcia: PIOTR KWIATKOWSKI

Minęło już sporo czasu od momentu, gdy nowy samolot skonstruowany przez zespół specjalistów polskich i radzieckich i następnie zbudowany w PZL-Mielec opuścił halę produkcyjną. Otrzymał kryptonim M-15 i wszedł na drogę trudnych i skomplikowanych prób, najpierw fabrycznych, potem państwowych, a następnie eksploatacyjnych i technicznych bezpośrednio u przyszłego odbiorcy w Związku Radzieckim. W grudniu 1978 r. próby praktyczne zakończyły się powodzeniem. Dowiaduję się o tym tu na miejscu, w placówce serwisowej PZL-Mielec, działającej od 27 lat we Lwowie. Odwiedziliśmy lwowską placówkę w grupie, której przewodniczył specjalista ds. zarządzania ZPLiS PZL mgr **Stefan Jabłoński.** Przyjechaliśmy do Lwowa, aby na miejscu zapoznać się z życiem mieleckiej grupy administracyjno-technicznej, która od dłuższego czasu realizuje także zadanie M-15.

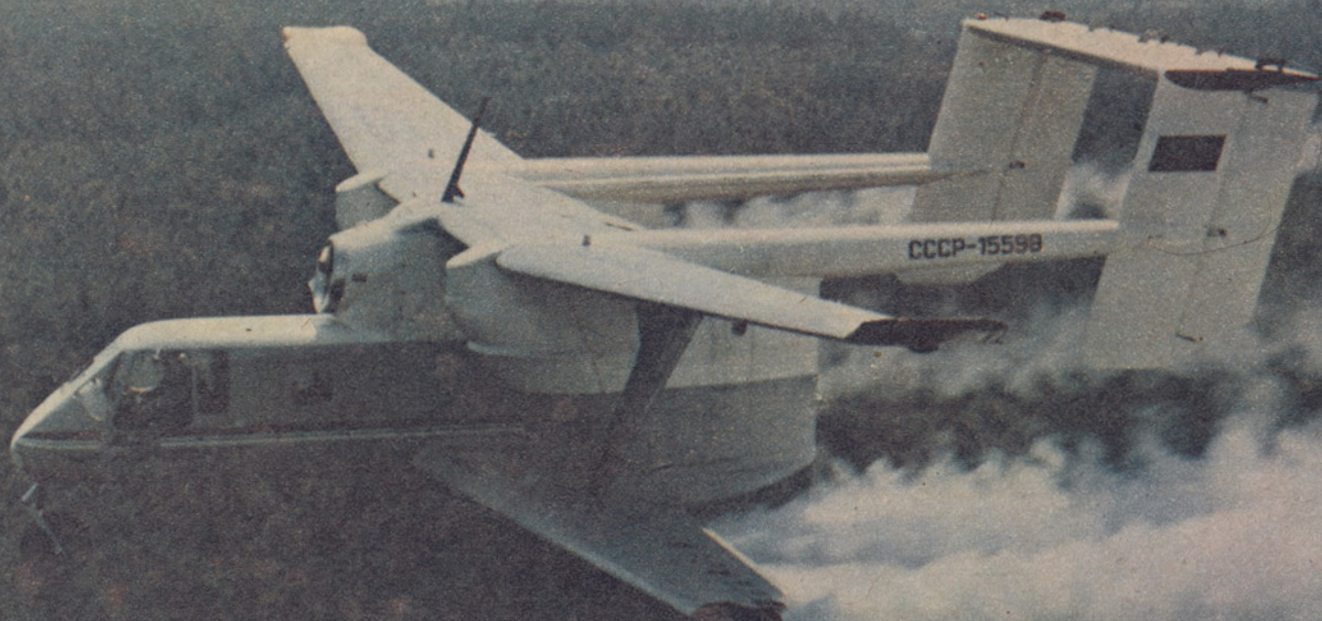
Placówka mieści się w dużym pięknym budynku lwowskiego portu lotniczego. Działają tu także, podobne jak i nasza, placówki radziecka oraz czechosłowacka. Mielecką kieruje mgr inż. **Tadeusz Porębski,** a kierownikiem serwisu ds. samolotu M-15 jest inż. **Józef Czerepok.** Obydwaj należą do grona długoletnich i doświadczonych pracowników polskiego przemysłu lotniczego — ich też poprosiłem o wypowiedź dla „Skrzydlatej Polski".

Inż. Józef Czerepok: — Próby eksploatacyjne rozpoczęliśmy na samolocie M-15 w r. 1976. Powołaliśmy także bazy naszego serwisu w Połtawie, Piatigorsku, Majkopie i Woroneżu, każda składająca się z czterech wysokiej klasy fachowców, a kierują nimi inż. **Jan Skórski,** inż. **Edward Szkolak,** inż. **Ryszard Przygoda** i **Roman Galek.** Kilkadziesiąt M-15 rozmieściliśmy więc w różnych warunkach klimatycznych dla dokładnego sprawdzenia ich walorów eksploatacyjnych i technicznych. Otrzymaliśmy zadanie trudne i bardzo skomplikowane, ale mówię to z satysfakcją — zadanie zaszczytne. Ruszyliśmy do pracy w środowiskach, które w przyszłości będą obsługiwać te samoloty i korzystać z ich usług. I chcę powiedzieć, że szybko uporaliśmy się z pracami organizacyjnymi, znaleźliśmy pełne zrozumienie dla naszych zadań i dla nowego samolotu, który przecież powstał we współpracy polsko-radzieckiej. Ogromna serdeczność ludzi radzieckich pomogła nam w wykreślaniu znaków zapytania — czy nowy samolot jest nowocześniejszy, ekonomiczniejszy i zastąpi starego i wysłużonego An-2. Jesteśmy już aktualnie po trzecim etapie, finalizuje się obecnie podpisanie odpowiednich dokumentów o zakończeniu prób M-15 na terenie ZSRR. Satysfakcję mamy pełną: wieloletni wysiłek konstruktorów, budowniczych i po części nasz, tzn. placówki i baz w Kraju Rad — udowodnił, że nowy samolot spełnia pokładane w nim nadzieje.

— Właśnie, jakie wnioski przyniosły próby w ZSRR?

— Udowodniły, że M-15 jest nowocześniejszy od An-2, ekonomiczniejszy. Mamy pełne rozeznanie, że jakość wykonywanych przez ten samolot zabiegów agrolotniczych jest wysokiej klasy. Szerokość oprysków jest większa, równomierność rozprysku podobnie. Mamy na to dokumenty od użytkowników tzn. od radzieckich pilotów, mechaników, przedstawicieli kołchozów i służby agrotechnicznej. Mówi się w nich, iż nowy samolot ma dużą przyszłość przed sobą.

— Samoloty obsługiwali piloci radzieccy?



MIELECKIE M-15 sprawdzają się nad polami kołchozowymi

— Oczywiście. Zostali oni przeszkoleni przez nas we Lwowie, myślę tu o obsłudze naziemnej i personelu latającym.

— A co w takim razie robili przedstawiciele PZL-Mielec

— Głównie zapoznawali z nowym samolotem przyszłych użytkowników, a także usuwali szybko i sprawnie zauważone i zgłoszone usterki, realizowali także zadania w ramach tzw. prac biuletynowych. Wykonaliśmy bowiem 200 prac, które, mówiąc bardzo ogólnie, polepszyły wskaźniki eksploatacyjne, a także walory techniczne samolotów.

— Przez pewien okres pracowała w ZSRR także grupa specjalna o kryptonimie „PGE". Może pan rozszyfrować ten skrót?

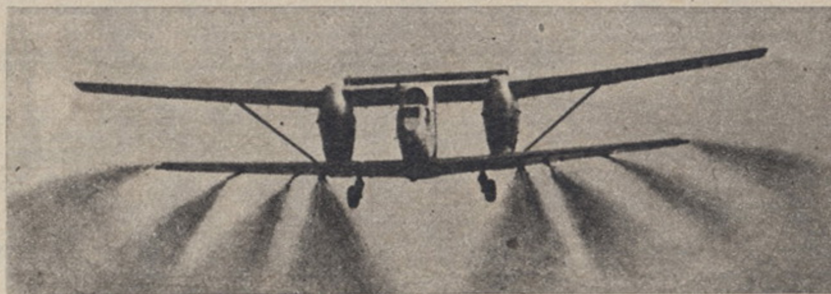
— To po prostu skrót od Polskiej Grupy Eksploatacyjnej, która równocześnie z ekipami radzieckimi pracowała na 2 samolotach M-15 w Majkopie. Kierował nią z ramienia wytwórni inż. **Zenon Brodziak**. I ona też spełniła swoje zadania. Dla jakich celów ją uruchomiliśmy? Chodziło nam o to, aby porównać osiągi samolotów obsługiwanych przez polskich i radzieckich specjalistów. Zdobyte w ten sposób informacje, choć się one pokrywają, posłużą nam do pracy przy czwartym etapie, już rozpoczętym, który będzie polegał na ostatecznym doskonaleniu samolotu. Czyli jego dopracowaniu, na podstawie zdobytych uwag i wniosków. Wkraczamy więc w końcowy okres na drodze do pełnego awansu rolniczego M-15.

— Zanim tu dotarłem, dość długo rozmawiałem z towarzyszami radzieckimi, tak jak i wy, pracującymi w lwowskim porcie lotniczym. Są przecież waszymi sąsiadami. Chwalili dobrą robotę mielczan. A jak szef serwisu ds. samolotu M-15 ocenia ubiegły okres pracy mielczan w ZSRR?

— To fakt, że mamy uznanie w Związku Radzieckim za dobrą robotę dla kraju i naszej mieleckiej wytwórni. Mówi się o tym przy każdej okazji i pisze w radzieckiej prasie, radiu i telewizji. Mamy ludzi zdyscyplinowanych, serdecznych i doskonałych fachowców, bo tacy tylko zostali tutaj oddelegowani. Zrobiliśmy wszystko, aby wyznaczone zadanie wykonać najlepiej. Wszyscy dobrze pracują, ale na tym tle szczególnie wyróżnili się: osprzętowiec-mechanik z wydziału 57 wytwórni **Stanisław Jaje, Adam Skrzek** — mistrz z OBR WSK, którzy pracują w Piatigorsku. W Majkopie na słowa szczególnego uznania zasłużyli — **Adam Żądło** — mechanik z w-57, **Józef Dachowski** z w-19 OBR, w Woronezu — **Władysław Florek** i **Kapser Madej**, a w Połtawie brat Madeja, **Jan**. Wysoko notujemy również codzienną pracę naszych kierowców samochodowych, którzy pokonali już tysiące kilometrów z materiałami i częściami zamiennymi, aby samoloty mogły pracować bez przestojów.

— Wiem, że dzieci, które tutaj razem z waszymi rodzinami mieszkają, uczęszczają do lwowskich szkół.

— Moje dzieci, a także **Józefa Czerepoka, Adama Hucińskiego, Kazimierza Szczepańskiego**, uczęszczają do miejscowych szkół, niektóre studiują na wyższych uczelniach. Chcę z pełnym zadowoleniem powiedzieć, że i na naszych pociechach nie zawiedliśmy się, jako że należą one do wyróżniających się; poznały język rosyjski, mają swoich przyjaciół we Lwowie, biorą aktywny udział w życiu szkoły i uczelni. **Józef Czerepok** i **Roman Parol** z PZL-Kalisz zostali nawet niedawno wybrani w skład szkolnego komitetu rodzicielskiego.



Zdjęcia: PZL

— A inne formy życia pracowników mieleckiej placówki we Lwowie?

— Chodzimy do teatru, kina, bierzemy udział w wycieczkach w okolice, a jeżeli jedziemy służbowo np. do Kijowa, Moskwy, Woroneża, Piatigorska, Połtawy czy Majkopu, to wykorzystujemy każdą wolną chwilę, aby poznać lepiej Kraj Rad, jego historię i ludzi.

— Aktywność społeczna placówki wzrosła ostatnio w wyniku powołania podstawowej organizacji partyjnej...

— To też się zgadza. W jej skład weszli członkowie PZPR z naszej placówki, a także naszych bratnich — PZL w Rzeszowie, Kaliszu i Świdniku. Stanowimy bowiem tu we Lwowie dość liczną kolonię polską.

Odbywamy zebrania, dyskutujemy o ważnych sprawach pracy i życia placówek, podejmujemy decyzje, staramy się, aby panowała u nas dobra atmosfera, sprzyjająca najlepszej robocie. Życie polityczne ma u nas duże znaczenie.

— Czym by pan chciał zakończyć naszą rozmowę?

— Podkreśleniem dobrej działalności zawodowej i społecznej naszej mieleckiej placówki, a także i czterech baz serwisu w Związku Radzieckim. Dobrze nam się żyje i pracuje wśród radzieckich przyjaciół.

RYSZARD NICZYPORUK

PROPONUJĘ SZYBOWCOWY PUCHAR ŚWIATA



„Jantar-1"

Zdjęcie: L. Zielaskowski

Większość z liczących się dyscyplin sportowych ma i rozgrywa zawody o Puchar Świata bądź Europy — a szybownictwo? Na świecie rozgrywa się bardzo wiele zawodów szybowcowych o znaczeniu lokalnym. Z liczących się odpowiednią rangę mają jednak tylko szybowcowe mistrzostwa świata, a na naszym terenie także zawody państw socjalistycznych. Wartościowy dystans mistrzostw świata od pozostałych imprez szybowcowych jest jednak zbyt duży i dlatego dobrze byłoby rozgrywać pośrednie zawody o odpowiedniej randze, przeprowadzane pod auspicjami FAI.

Dlatego też niniejszym proponuję organizowanie SZYBOWCOWEGO PUCHARU ŚWIATA, względnie w pierwszym okresie, przejściowym, SZYBOWCOWEGO PUCHARU EUROPY.

Poniżej przedstawię według jakich kryteriów można by, według mnie, rozgrywać Szybowcowy Puchar Świata:

— zawody rozgrywane byłyby corocznie w okresie 2 tygodni, ewentualnie z pominięciem roku, w którym byłyby szybowcowe mistrzostwa świata;

— zawody rozgrywane byłyby w 2 klasach, otwartej i standard oraz ewentualnie dodatkowo w klasie kobiet (standard);

— w zawodach mogłyby startować państwa będące członkami FAI, organizujące u siebie mistrzostwa krajowe;

— uczestnictwo w zawodach o SPŚ — na zasadzie dobrowolności z obowiązkiem pokrycia ustalonych przez organizatora kosztów udziału ekipy;

— punktacja zawodów — indywidualnie w poszczególnych klasach oraz zespołowa, stanowiąca sumę punktów, uzyskanych przez poszczególnych zawodników danego państwa;

— w zawodach prawo startu mieliby **tylko** aktualni mistrzowie krajów w poszczególnych klasach. Jeżeli w danym kraju rozgrywane byłyby tylko mistrzostwa w jednej klasie, to w SPŚ startowaliby — mistrz w klasie otwartej, a wicemistrz w klasie standard. Podobnie, jeżeli nie byłyby rozgrywane oddzielnie mistrzostwa kobiet, to prawo startu w pucharze przysługiwałoby najlepszej zawodniczce z ogólnych mistrzostw kraju, niezależnie od zajętego miejsca;

— organizator zawodów zostałby zobowiązany do wręczania zwycięzcom, do 3 miejsca włącznie, pamiątkowych medali, pucharów oraz nagród rzeczowych o ustalonej regulaminem wartości.

Co, moim zdaniem, winno przemawiać za rozgrywaniem zawodów o Szybowcowy Puchar Świata:

— wypełnienie luki w zawody o odpowiedniej randze w latach, w których nie są rozgrywane szybowcowe mistrzostwa świata (SPS w zamian za szereg imprez szybowcowych o znaczeniu lokalnym czy regionalnym);

— podniesienie prestiżu i rangi mistrzostw narodowych poszczególnych państw, ze względu na start w SPS mistrzów krajowych;

— coroczna konfrontacja najlepszego latającego sprzętu i czołowych pilotów poszczególnych państw;

— możliwość potwierdzenia i sprawdzenia formy zawodników, co ułatwi aeroklubom narodowym powołanie najlepszych pilotów do reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata;

— poprzez udział w zawodach pucharowych o tak wysokiej randze — podnoszenie umiejętności zawodników, a pośrednio poziomu krajowego szybownictwa oraz doskonalenie umiejętności organizacyjnych poszczególnych ekip;

— wymiana doświadczeń w zakresie taktyki latania, nowości sprzętu latającego, oprzyrządowania, transportu, łączności radiowej itp.;

— poprzez odpowiednią reklamę zawodów o tak wysokiej randze — spopularyzowanie pięknej dyscypliny sportu i rozbudzenie ambicji sportowej wśród młodzieży;

— zacieśnienie przyjaznych kontaktów uczestników zawodów, jak również aeroklubów poszczególnych państw może być czynnikiem, stanowiącym niewątpliwy wkład szybowników w dzieło utrwalenia pokoju na świecie.

Przypuszczam, że propozycja rozgrywania Szybowcowego Pucharu Świata zainteresuje nie tylko Aeroklub PRL ale i inne aerokluby narodowe, a idea znajdzie wielu niekłamanych zwolenników. Na podstawie swego doświadczenia lotniczego stwierdzam, że zawody pucharowe bardzo przydałyby się aktualnie polskiemu szybownictwu, jako czynnik aktywizujący i pobudzający do działania. Niewątpliwie Szybowcowy Puchar Świata pomógłby podnieść rangę podupadłym zawodom pod nazwą Szybowcowe Mistrzostwa Polski, i to w sposób jednoznaczny, a wszystkie „za" mogłyby stanowić treść oddzielnego artykułu.

Jeżeli taki Puchar doczekałby się realizacji, to uważam, że jego pierwsza edycja winna odbyć się w Polsce, i to w Lesznie, które ma odpowiednie warunki do przeprowadzenia takich zawodów. Znając przychylność władz polityczno-administracyjnych województwa leszczyńskiego dla szybownictwa sądzę, że przyklasną one idei rozgrywania SPS w Lesznie.

Niniejszy artykuł traktuję dyskusyjnie i sądzę, że do tej propozycji zostaną wniesione cenne uwagi, które mogą tylko uatrakcyjnić SZYBOWCOWY PUCHAR ŚWIATA.

•

Przy okazji pragnę zasygnalizować z nieukrywanym niepokojem moje odczucia, dotyczące naszego szybownictwa, które aktualnie niedomaga i to w coraz bardziej wyraźny sposób. Moim zdaniem na ten stan składa się niedostateczna liczba sprzętu wysokowyczynowego, przestarzałe metody treningu, mała liczba startów w zawodach zagranicznych, rozgrywki personalne, brak zaangażowania emocjonalnego działaczy usatysfakcjonowanych dotychczasowymi sukcesami oraz wyczuwalnie bezmyślne i zbyt asekuracyjne zawieszanie lotów, akurat w najlepszych dniach pogody szybowcowej.

Mgr inż. HENRYK MUSZCZYŃSKI
Członek szybowcowej kadry narodowej

LOT nowiny

50 LOT

Nr 201
Luty
1979

Polskie Linie Lotnicze LOT, powstałe 1 stycznia 1929 r., obchodzą w bieżącym roku 50-lecie swej działalności. Stało się to okazją do zainaugurowania w styczniu obchodów jubileuszowych.

24 stycznia gościem LOTU na Okęciu był sekretarz KC, I sekretarz KW PZPR — **Alojzy Karkoszka.** Sprawy rozwoju przedsiębiorstwa znajdują się bowiem w centrum uwagi władz stolicy. Podczas tej wizyty Alojzy Karkoszka zwiedził niektóre oddziały LOTU, rozmawiał z pracownikami, żywo interesował się warunkami pracy i wypoczynku załogi, sprawami mieszkaniowymi. Odbył też dłuższą rozmowę z personelem latającym, który poinformował I sekretarza KW o swojej pracy, sukcesach i kłopotach. Na zakończenie wizyty Alojzy Karkoszka spotkał się z dyrekcją, aktywem partyjnym i gospodarczym przedsiębiorstwa. W spotkaniu uczestniczyli również: wiceminister komunikacji, **Andrzej Markowski** oraz gospodarze dzielnicy z I sekretarzem KD PZPR Ochota, **Andrzejem Kraterskim.**

26 stycznia uroczystą akademią w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie zainaugurowano obchody jubileuszowe LOTU. Przybyli liczni pracownicy przedsiębiorstwa z rodzinami, przedstawiciele najwyższych władz, goście

Powiedział on, że zasadniczym celem przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej jest bezpieczny, szybki i wygodny przewóz pasażerów, towarów, bagażu i poczty przy wykorzystywaniu nowoczesnej techniki. Realizując ten cel, PLL LOT w okresie 50 lat swego istnienia służyły gospodarce narodowej i społeczeństwu polskiemu jako skuteczny instrument rozszerzenia współpracy międzynarodowej, prestiżu i propagandy oraz źródła istotnych dla państwa dochodów. Osiągnięte przez przedsiębiorstwo wyniki są sumą prawidłowych decyzji władz partyjnych i państwowych oraz codziennej sumiennej pracy całej załogi PLL LOT.

„Korzystając z okazji — podkreślił dyr. Wilanowski — pragnę podziękować władzom partyjnym i rządowym, a w szczególności kierownictwu resortu komunikacji — za stwarzanie warunków rozwoju lotnictwa komunikacyjnego, stałą pomoc w rozwiązywaniu naszych bieżących i perspektywicznych problemów, a także za współdziałanie dla poprawy warunków pracy naszej załogi". Dyrektor przekazał również słowa podziękowania wszystkim towarzystwom lotniczym, z którymi LOT współpracuje na co dzień oraz pracującym w naszym kraju przedstawicielom tych towarzystw. Wyrazy szczególnego uznania wyraził pod adresem „Aerofłotu" oraz wszy-

W imieniu kierownictwa resortu i osobiście ministra Mieczysława Zajfryda gratulacje i najlepsze życzenia dla PLL LOT przekazał wiceminister komunikacji — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.** „Historia polskiego transportu lotniczego, mająca już około 60 lat — powiedział minister — jest prawie równie długa jak historia transportu lotniczego na świecie. Przed blisko 60 laty powstały pierwsze na naszej ziemi towarzystwa lotnicze, a ich kontynuator — dzisiejszy jubilat — PLL LOT — doczekał się 50-lecia. Te 50 lat, to ogrom doświadczeń, przeżyć i wytrwałej pracy kadry LOTU na wszystkich stanowiskach. Te 50 lat, to jednocześnie okres ogromnych przemian w komunikacji lotniczej. Dzisiaj w skali światowej rocznie korzysta z samolotów około 700 milionów pasażerów. Komunikacja lotnicza stała się ogólnie dostępna, stała się również obszernym polem działalności gospodarczej. Nie ma na świecie nowoczesnego, rozwiniętego, ani rozwijającego się państwa, w którym transport lotniczy nie byłby traktowany jako szczególnie ważny i niezbędny element działalności społeczno-gospodarczej, istotny dla prawidłowego rozwoju kraju. Transport lotniczy stał się też obecnie ważnym elementem obrotu międzynarodowego. Na transporcie lotniczym można zarobić bądź stracić — wtedy kiedy się go nie posiada. Polskie Linie Lotnicze LOT zdobywają sobie należne miejsce w naszej gospodarce i systemie transportowym.

Minister Raczkowski zwrócił też uwagę w swym wystąpieniu na kilka celów, którym służy działalność LOTU: „Warto też wspomnieć o znaczeniu polityczno-propagandowym naszego narodowego przewoźnika. W ponad 200 lotniczych portach świata lądują samoloty z polską flagą. W kilkudziesięciu miastach wszystkich kontynentów istnieją biura LOTU. Stanowią one swojego rodzaju ekspozytury naszego kraju, szeroko propagujące naszą socjalistyczną ojczyznę i jej osiągnięcia. Samoloty LOTU ułatwiają również utrzymywanie i zacieśnianie stosunków społeczno-kulturalnych między Polską a innymi krajami. Umożliwiają w ciągu zaledwie kilku godzin dotarcie do naszego kraju czołowym światowym twórcom kultury i sztuki, wybitnym naukowcom. Podobnie na pokładach naszych samolotów podróżują ambasadorowie naszej kultury".

Minister Raczkowski stwierdził, że z powierzonych zadań LOT, mimo dość trudnych warunków działalności, wywiązuje się dobrze. Spełnia te zadania z wielostronnymi

ZŁOTY JUBILEUSZ

z kraju i zagranicy. Uroczystość zaszczycił swą obecnością członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier **Jan Szydlak.** Przybyli m. in.: minister komunikacji — **Mieczysław Zajfryd,** sekretarz CRZZ — **Mieczysław Grad,** sekretarz KW PZPR — **Witold Dryll,** prezydent m. st. Warszawy — **Jerzy Majewski,** wiceminister komunikacji — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski,** dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski,** dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. **Longin Łozowicki,** prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj,** dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — **Mieczysław Roman,** dyrektor naczelny Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" — **Krzysztof Kuczyński,** pierwszy polski kosmonauta — ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski.** Wśród delegacji zagranicznych obecni byli m. in. przedstawiciele Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR z wiceministrem **P. Pawłowem,** zastępca dyrektora generalnego IATA — **V. Slivitzky.**

Uroczystość otworzył dyrektor PLL LOT **Włodzimierz Wilanowski.** W swym referacie zapoznał on zebranych z 50-letnią historią LOTU.

stkich przewoźników krajów socjalistycznych z którymi LOT współpracuje bardzo ściśle w wielu płaszczyznach. Przekazał serdeczne pozdrowienia wszystkim innym towarzystwom lotniczym, których samoloty lądują na naszych lotniskach.

W. Wilanowski zaakcentował w referacie, że wysoko sobie ceni współpracę z organizacjami i instytucjami w kraju, których działanie w sposób istotny przyczynia się do rozwoju komunikacji lotniczej. Szczególnie ważne jest współdziałanie z jednostkami Wojska Polskiego, dowództwami Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, Wojsk Ochrony Pogranicza, WIML, a także Urzędu Celnego i Milicji Obywatelskiej. Serdeczne podziękowanie przekazał dyrektor Wilanowski całej załodze PLL LOT, za wysokie zaangażowanie społeczne i zawodowe oraz ofiarną pracę dla wspólnego celu. Zapewnił, że załoga PLL LOT będzie nadal swoją pracą dążyć do rozwoju socjalistycznej Ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.



NA ZDJĘCIU:
Sekretarz KC, I sekretarz KW PZPR — Alojzy Karkoszka witany przez pracowników LOTU.

W SALI KONGRESOWEJ


1



2


3


5




8



9









NA ZDJĘCIACH:

1. Członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier Jan Szydlak, dokonuje aktu dekoracji odznaczeniami państwowymi zasłużonych pracowników LOTU.

2. Minister komunikacji, Mieczysław Zajfryd, dekoruje sztandar PLL LOT odznaką „Za Zasługi dla Transportu PRL".

3. Prezydent m.st. Warszawy, Jerzy Majewski, wręcza dyrektorowi Włodzimierzowi Wilanowskiemu akt nadania LOTOWI Złotej Odznaki Honorowej „Za Zasługi dla Warszawy".

4. Sala Kongresowa Pałacu Kultury i Nauki w czasie występów Państwowego Zespołu Pieśni i Tańca „Mazowsze".

5, 6 i 10. Fragmenty występów „Mazowsza".

7. Sekretarz KW PZPR, Witold Dryll, składa pracownikom LOTU gratulacje z okazji odznaczeń.

8. Wiceminister komunikacji, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski (z prawej), w rozmowie z prezesem Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr. Józefem Sobierajem.

9. Dyrektor W. Wilanowski w otoczeniu delegacji radzieckiego lotnictwa cywilnego. Drugi od prawej — znany konstruktor Oleg Antonow.

11. Sala Kongresowa — wypełniona była po brzegi.





korzyściami dla naszego kraju i społeczeństwa. **„Będę niewątpliwie wyrazicielem odczuć naszej lotniczej społeczności — podkreślił — prosząc obecnego na naszej uroczystej akademii członka Biura Politycznego KC PZPR, wicepremiera Towarzysza Jana Szydlaka o przyjęcie serdecznych podziękowań za okazywane nam zrozumienie i poparcie naszych potrzeb, jak również o przekazanie I sekretarzowi naszej Partii Towarzyszowi Edwardowi Gierkowi i Prezesowi Rady Ministrów Towarzyszowi Piotrowi Jaroszewiczowi szczególnie serdecznych podziękowań za stworzenie warunków dla pomyślnego rozwoju lotnictwa cywilnego. W imieniu naszej społeczności lotniczej pragnę zapewnić Kierownictwo Partii i Rządu, że wykorzystamy wszystkie siły i środki, aby zadania stawiane przed lotnictwem cywilnym były zawsze w pełni wykonane dla dobra naszej Ojczyzny".**

Swoje wystąpienie zakończył minister Raczkowski życzeniami dla LOTU. Życzył LOTOWI dalszego dynamicznego rozwoju, aby samoloty ze znakiem stylizowanego żurawia były liczne, nowoczesne, ekonomiczne i konkurencyjne na wszystkich szlakach świata.

Z kolei nastąpił szczególnie doniosły moment. Decyzją ministra komunikacji, w uznaniu szczególnych osiągnięć załogi w realizacji zadań transportu lotniczego, przyznano przedsiębiorstwu PLL LOT Złotą Odznakę „Za Zasługi dla Transportu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej". Rada Narodowa m. st. Warszawy nadała PLL LOT Złotą Odznakę Honorową „Za Zasługi dla Warszawy". Dekoracji sztandaru odznakami dokonali: minister komunikacji **Mieczysław Zajfryd** i prezydent m. st. Warszawy **Jerzy Majewski.**

Następnie 370 pracowników przedsiębiorstwa udekorowano odznaczeniami państwowymi, a także odznakami resortowymi i zakładowymi. Uchwałą Rady Państwa 16 pracowników LOTU otrzymało Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski. 27 pracowników odznaczono Złotymi Krzyżami Zasługi, 44 — Srebrnymi Krzyżami Zasługi, a 63 — Brązowymi Krzyżami Zasługi (wykaz odznaczonych podajemy oddzielnie).

Decyzją ministra komunikacji 35 osób otrzymało odznaki „Za Zasługi dla Transportu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej". Rada Narodowa m. st. Warszawy uhonorowała 15 pracowników LOTU odznakami „Za Zasługi dla Warszawy". Wręczono również odznaki zakładowe LOTU.

W imieniu odznaczonych zabrał głos **Tadeusz Małecki,** który podkreślił, że otrzymane odznaczenia uhonorowani traktują jako duże wyróżnienie, zdając sobie zarazem sprawę, że zobowiązują one ich do dalszej aktywnej pracy zawodowej i społecznej.

Część oficjalną akademii zakończyło odśpiewanie Międzynarodówki.

W części artystycznej odbył się koncert Państwowego Zespołu Pieśni i Tańca „Mazowsze". **Mira Zimińska-Sygietyńska,** dyrektor i kierownik artystyczny zespołu powiedziała, że występ „Mazowsza" dla pracowników PLL LOT jest specjalny i odświętny, bowiem często korzysta ono z usług LOTU i jest z nim bardzo związane. „Mazowsze" zaprezentowało się w Sali Kongresowej w całej swojej bogatej krasie, uświetniając tańcem i pieśnią złoty jubileusz naszego przedsiębiorstwa.

ODZNACZENIA PAŃSTWOWE PRACOWNIKÓW PLL LOT

Rada Państwa nadała pracownikom PLL LOT następujące odznaczenia państwowe:

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: Edward CZOCHARA, Edmund FRASZEWSKI, Franciszek GORTAT, Zdzisław JAKUBOWSKI, Edward KOWALIK, Robert LANGIEWICZ, Franciszek LARKOWSKI, Tadeusz MAŁECKI, Ludwik NOWAK, Lucjan ROMANOWSKI, Tadeusz RYBKA, Karol TOPOLSKI, Wiesław WANDEL, Tadeusz WASIEWICZ, Eugeniusz WYSŁOWSKI, Gerard ZAKRZEWSKI.

Złoty Krzyż Zasługi otrzymali: Leszek DRĄŻKIEWICZ, Zygmunt DREKSLER, Bohdan FOTEK, Władysław ILNICKI, Marian JASIACZYK, Anatol JESIPOWICZ, Waldemar KOZŁOWSKI, Tadeusz KOZŁOWSKI, Bronisław KRÓLAK, Irena KWIECIŃSKA, Franciszek MAJ, Karol MANEK, Tadeusz MARCINKOWSKI, Henryk MAZURCZYK, Stanisław MISZCZAK, Kazimierz OSTRZENIEWSKI, Jan PALUCH, Jan SUMIŃSKI, Kazimierz SZUMIELEWICZ, Stanisław TOKAJ, Zdzisław WIECZOREK, Mirosław WILCZYŃSKI, Antonina WOŁOWICZ, Stanisław WOŹNIAK, Marian WYSOCZAŃSKI, Jerzy ŻMIGRODZKI, Zbigniew DĄBKOWSKI.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymali: Helena BOHUSZ, Włodzimierz BUDNICKI, Stanisława BUJNOWSKA, Józef DRZEWIECKI, Włodzimierz DYGAS, Edmund FILIMON, Kazimierz GALANT, Krystyna GÓRA, Lucjan JABROŃSKI, Jan JAKUBIAK, Stefan JANCZUK, Ryszard JOŃCA, Longin KAKIET, Władysław KARCZEWSKI, Bogdan KRAJEWSKI, Zbigniew KUBEK, Bolesław LAUDY, Bronisława LEWACZ-TOMANEK, Stanisław ŁADOGA, Franciszek ŁATKA, Alfreda ŁOBARZEWSKA, Władysława ŁUKASIEWICZ-NYCZKO, Eugeniusz ŁUKASZEK, Maria MAJCHER, Tadeusz MORAWSKI, Krzysztof MULARUK, Czesław NOWIŃSKI, Zbigniew OPASIŃSKI, Jan PIETRZAK, Leokadia PIOTROWSKA, Elżbieta PROCHOT, Marianna Teresa PRONOBIS, Jan RDZONEK, Waleria TOMASZEWSKA, Henryk SINIARSKI, Jan SZUSTAK, Jan WAJGIEL, Jan WALCZEWSKI, Zbigniew WARGIN, Tomasz WARSKI, Danuta WOLFSDORF-LENKA, Bolesław WRÓBLEWSKI, Karol Jerzy WYSOCKI, Czesław CECHOSZ.

Brązowy Krzyż Zasługi otrzymali: Magdalena BARGIEŁOWSKA, Bogdan BAZYDŁO, Wanda BRONISZ, Magdalena BRULIŃSKA, Krzysztof BUGAJEWSKI, Jan BURAKOWSKI, Tadeusz CIEŚLUK, Zbigniew CHOJCZAK, Jerzy DAWYNIAK, Zofia DOLEŻEK, Jadwiga Barbara GDAK, Elżbieta GORTAT-GARDŻELEWSKA, Maria GRODZKA, Barbara GRYGA, Bogdan GUMKOWSKI, Wiesława GZYLEWSKA, Tadeusz HAJS, Piotr HANKE, Jadwiga JACH, Janina JANUSZKIEWICZ, Marta JANISZEWSKA, Elżbieta JĘDRASZKO, Ryszard JOCEK, Zbigniew KONIECKO, Grażyna KONITZER, Krzysztof KOSIŃSKI, Bronisław KRAJEWSKI, Leokadia LASKOWSKA, Zbigniew LESIECKI, Barbara ŁUKASIK, Krystyna MACIEJEWSKA, Elżbieta MALEC, Elżbieta MARCZUK, Władysław METELSKI, Jerzy MERMELA, Janusz MIZGALSKI, Andrzej MOCZULSKI, Andrzej MYSŁOWSKI, Michał OSÓBKA-MORAWSKI, Wojciech PARUCH, Władysław PTAK, Wacław PUSTELNIK, Marek RACHUBA, Barbara ROSIAK, Michał ROSOCHOWICZ, Helena SIENNICKA, Jerzy SKONIECKI, Irmina SKRZECZYŃSKA-NOCZNICKA, Anna SOLEWSKA-KORAB, Alicja STANISZEWSKA, Krystyna STRZYŻ, Andrzej ŚWIERCZYŃSKI, Jerzy SZYMANEK, Zofia TOCHMAN, Bogdan TRUSZKOWSKI, Barbara WENDOŁOWSKA, Wojciech WIĘSYK, Jan WINKEL, Ryszard WŁODOWSKI, Zofia WÓJCIK, Andrzej WYSOCKI, Izabella ZAKRZEWSKA, Mirosław ZAWADZKI.

Odznaczonym serdecznie gratulujemy.



Wiceminister komunikacji, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dekoruje pracowników Polskich Linii Lotniczych LOT odznaczeniami państwowymi.



Prezydent m.st. Warszawy, Jerzy Majewski, wręcza pracownikom LOTU odznaki „Za Zasługi dla Warszawy" (wyżej). Niżej: Dyrektor PLL LOT, Włodzimierz Wilanowski, wręcza pracownikom odznaki zakładowe LOTU.





LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Waldemar Giermasiński i Janusz Czerniak.

MODELARSTWO LOTNICZE

O MALOWANIU MODELI PLASTYKOWYCH

Odpowiadając na liczne listy Czytelników „Skrzydlatej Polski", w tym kolegów: Roberta Świątka, Zbigniewa Pupera, Bolesława Sobańskiego — chciałbym poinformować, iż w ramach Klubu 1:72 oraz w dalszym ciągu cyklu „Godło i barwa w lotnictwie polskim" znajdą interesujące ich materiały dotyczące malowania samolotów polskich i obcych. Musicie jednak uzbroić się w cierpliwość, bo niestety nie wszystko od razu ukaże się w naszym tygodniku.

Obecnie chciałbym poświęcić kilka słów ważnemu zagadnieniu, nurtującemu Czytelników — czym pomalować model? Składnice Harcerskie sprzedają co prawda farby nitro-celulozowe, które niektórzy sprzedawcy reklamują jako „farby do malowania modeli plastykowych" ale jest to nieprawda i biada temu kto pomaluje swój model, bowiem farby te uszkadzają powierzchnię polistyrenu. Co więc robić w tej sytuacji? Odpowiedź jest następująca: mamy dwie drogi: albo kupimy farby olejne przeznaczone dla artystów malarzy sprzedawane w sklepach papierniczych na terenie całego kraju w kompletach lub w pojedynczych tubkach, lub też zaopatrzymy się w farby typu polimerowego polskiej produkcji „Tamakole".

Przed malowaniem musimy rozcieńczyć farby olejne terpentyną lub benzyną lakową (nie należy używać terpentyny zakupionej w aptekach) do stanu płynnego takiego, aby nie pozostawały smugi od włosia pędzla. Ponieważ w zestawach znajdują się jedynie kolory podstawowe, musimy w większości przypadków dorabiać kolory samodzielnie, mieszając z sobą farby w określonych stosunkach. Niestety, nie mogę tu podać recepty jednoznacznej na mieszanie kolorów, bowiem odcienie farb olejnych są inne w każdym z zestawów. Generalnie można podać, iż kolor khaki i oliwkowozielony otrzymamy mieszając ze sobą farbę czarną i żółtą w różnych proporcjach (kolor khaki otrzymamy dodając nieco czerwieni). Odcienie jasnoniebieskie uzyskujemy mieszając kolor biały i ultramarynę, a odcienie szarego mieszając kolory czarny i biały. Wadą farb olejnych jest długi czas schnięcia, wynoszący przeszło 24 godziny. W tym okresie model musi być zabezpieczony przed kurzem. Dodatkową zaletą farb olejnych jest możliwość mieszania ich z farbami Humbrol w dowolnym stosunku. Podczas malowania należy pamiętać, iż najlepsze wyniki uzyskamy malując natryskiem lub pędzlem o bardzo miękkim włosiu.



Ostatnia nowość z ZSRR. Pierwszy model wytwórni „NOVO" w podziałce 1:72 (samolot brytyjski Miles „Magister"-„1T").

Farby polimerowe „Tamakole". także nadają się do malowania modeli plastykowych, wymagają jednak znacznie większego nakładu pracy przygotowawczej, polegającej na dokładnym odtłuszczeniu powierzchni modelu roztworem proszku „E" (jedna łyżka „E" w 100 cm³ wody o temperaturze 40°C). Na idealnie odtłuszczoną powierzchnię nakładamy „Tamakole" przy pomocy pędzla.

W sprzedaży dostępne są „Tamakole" w 20 odcieniach kolorystycznych, z których, niestety, nie wszystkie nadają się do wykończenia modeli. Będziemy musieli uzyskać potrzebne kolory stosując mieszanie ze sobą różnych odcieni. Podczas mieszania zwrócić trzeba uwagę na dokładność rozprowadzenia w całej objętości wszystkich barw składowych. Zaletą „Tamakole" jest ich krótki czas schnięcia i stosunkowo dobra przyczepność.

Obok wymienionych farb produkcji krajowej i powszechnie dostępnych, polecam także farby z importu rozprowadzane przez sklepy zaopatrzenia Polskiego Związku Artystów Plastyków (sklepy takie są we wszystkich większych miasach). Można tam nabyć doskonałe, nie ustępujące jakością farbom Humbrol farby uniwersalne „Talentsa". Sprzedawane są one w kompletach po 12 buteleczek 50 g, łącznie z doskonałym pędzlem nr 1 lub 2. W ramach kompletu znajduje się rozpuszczalnik oraz werniks błyszczący. Same farby, których jest 10 w kolorach podstawowych, są matowe. Cena kompletu około 400 zł. Należy jednak uważać, bowiem obok farb uniwersalnych sprzedawane są w analogicznych pudełkach farby na szkło. Te, niestety, nie nadają się do malowania modeli, bowiem są przezroczyste.

Obok farb „Talentsa" można dostać także farby polimerowe „Rowney" — Cryla Colour. Są one podobne do farb „Tamakole" (rozpuszczalne w wodzie), lecz ich zaletą jest bardzo szeroka gama kolorystyczna, około 80 odcieni. Postępować z nimi trzeba podobnie jak z „Tamakole", to jest nakładać na powierzchnie idealnie odtłuszczone. Wadą tych farb jest wysoka cena (80 zł za tubkę zawierający 57 cm³ farby). Farby „Talentsa" jak i „Rowneya" schną dość szybko.

TOMASZ KOWALSKI

KOLEKCJA

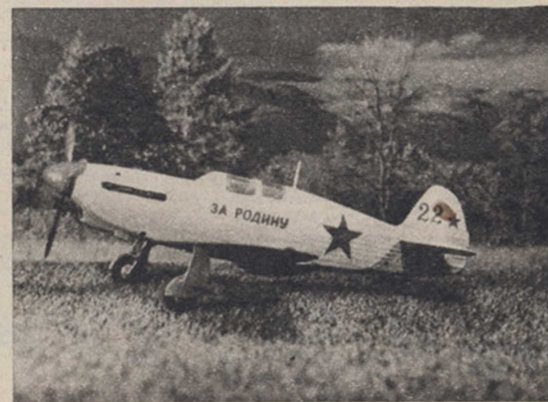






Nasz stały Czytelnik Wojciech Odyniec z Gdańska przysłał nam zdjęcie modeli ze swojej kolekcji 1:72, którą zbiera od 12 lat. Modele fotografowane były na tle, które sprawia wrażenie oryginalnego. Bardzo dobre zdjęcia wykonał nasz korespondent, a najciekawsze zamieszczamy jako wzór wykonawstwa i pomysłowości. Na zdjęciach od góry: PZL-37 „Łoś", Curtiss P-40 „Kittyhawk", PZL-23 „Karaś" i LWS „Czapla", Jak-1M, Jak-1 (modele Spółdzielni „Plastyk").





dziewięć dni piekła



Żołnierze 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej lądowali w rejonie Arnhem pod silnym ostrzałem ze strony Niemców. Wielu Polaków zginęło (zdjęcie z lewej). ● Znany aktor filmowy Robert Redford jako mjr Julian Cook w czasie przeprawy przez Ren, kiedy to spadochroniarze zamiast wioseł użyli karabinów (zdjęcie z prawej).

O JEDEN MOST ZA DALEKO – film produkcji angielskiej. Tytuł oryginalny: A Bridge Too Far. Scenariusz na podstawie książki Corneliusa Ryana: William Goldman. Reżyseria: Richard Attenborough. Zdjęcia: Geoffrey Unsworth. Zdjęcia specjalne: Robin Browne, Dave Waterman, John Partington-Smith, Wally Veevers. Muzyka: John Addison. Scenografia: Terence Marsh. Wykonawcy: Dirk Bogarde (gen. Federick Browning), Sean Connery (gen. Robert Urquhart), Edward Fox (gen. Brian Horrocks), Gene Hackman (gen. Stanisław Sosabowski), Ryan O'Neal (gen. James Gavin), Paul Maxwell (gen. Maxwell Taylor), Anthony Hopkins (ppłk John Frost), Robert Redford (mjr Julian Cook), James Caan (st. sierż. Eddie Dohun), Laurence Olivier (dr Spaander), Liv Ullmann (Kate ter Horst) i wielu innych. Produkcja: Joseph E. Levine i Richard P. Levine. 1977 r. Barwny, szerokoekranowy. 4810 m.

Podobnie jak nie można rozmawiać na temat bitwy o Anglię bez uczestnictwa w niej Polaków, tak nie można mówić o Arnhem bez udziału 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej. W bitwie o Arnhem nasi spadochroniarze odegrali rolę szczególną. Dlatego też jeśli ktokolwiek, tworząc jakieś dzieło, chce powiedzieć prawdę o tej bitwie, chcąc nie chcąc musi wspomnieć o Polakach.

Po blisko trzydziestu pięciu latach od września 1944 r. operacja powietrzno-desantowa pod Arnhem odżyła w naszych sercach i umysłach, stała się tematem dyskusji, omówień oraz komentarzy prasowych. Przyczynił się do tego film pt. „O jeden most za daleko". Niektórzy publicyści w swych artykułach próbują w sposób dosadny określić swój stosunek bardziej do ówczesnych dowódców niż do filmu i jego twórców. To prawda, iż z treści filmu wynika wiele spraw i problemów. Na ile wspominany film odtwarza piekło pod Arnhem?

Na tydzień przed rozpoczęciem największej operacji powietrzno-desantowej II wojny światowej gen. Federick Browning zapytał marszałka Motgomery'ego jak długo spadochroniarze będą musieli utrzymać most w Arnhem. Wówczas to usłyszał odpowiedź: dwa dni. — Możemy go utrzymać przez cztery dni. Sądzę jednak, że idziemy o jeden most za daleko — stwierdził gen. Browning. Ta szybka i jednocześnie krytyczna ocena operacji powietrzno-desantowej dokonana przez gen. Browninga okazała się później hasłem wywoławczym dla wielu publikacji prasowych i książkowych.

Dla Corneliusa Ryana, amerykańskiego korespondenta wojennego — Irlandczyka z pochodzenia — sformułowanie gen. Browninga stało się tytułem 600-stronicowej książki, która w 1974 r. została wydana równocześnie w języku angielskim i francuskim. Cornelius Ryan napisał kilka książek, przy czym światowy rozgłos uzyskał jako autor „Najdłuższego dnia" (The Longest Day). Jest to wielka opowieść o lądowaniu wojsk sprzymierzonych w Normandii w dniu 6 czerwca 1944 r. Książka ta miała kilka wydań, przy czym jej nakłady przeszły najśmielsze przewidywania. Wkrótce też uznano ją za bestseller i wyprodukowano film.

W niecałe dwa miesiące po wydaniu książki „O jeden most za daleko" (A Bridge Too Far), w listopadzie 1974 r. Cornelius Ryan zmarł w Nowym Jorku. Miał 54 lata. Jako pisarz i dziennikarz podejmował trudne, często konfliktowe tematy wojenne, dzięki którym zyskał sobie ogromną popularność. „O jeden most za daleko" to najkrócej mówiąc zbeletryzowana monografia operacji powietrzno-desantowej, której kryptonim wojskowy brzmiał Market-Garden. Głównym celem połączonych działań powietrzno-desantowych (Market) i lądowych (Garden) było sforsowanie pięciu wielkich przeszkód wodnych w okupowanej przez Niemcy hitlerowskie Holandii. Godzi się przypomnieć, że ów plan operacji zakładał uchwycenie mostów na przeszkodach wodnych przez zrzucenie ogromnego desantu powietrznego (ponad 35 tysięcy żołnierzy) i utrzymanie tych mostów do nadejścia wojsk lądowych. Chodziło w tym przypadku o 2 armię brytyjską, której 30 korpus gen. Horrocksa miał przejść do natarcia równolegle z atakiem wojsk powietrzno-desantowych. Jak nietrudno się domyślić, warunkiem powodzenia całej operacji miało być zaskoczenie przeciwnika i jednocześnie niezwłoczne postępy wojsk lądowych.

Autor wspomnianego planu marszałek Montgomery, był z niego dumny. Ów plan według jego oceny miał pełne szanse powodzenia. Widział w nim zakończenie wojny jeszcze w 1944 r. Wątpliwości dotyczących powodzenia tego planu — wyrażali je niektórzy dowódcy, w tym najbardziej stanowczo gen. Stanisław Sosabowski — nie brano pod uwagę. Zlekceważono wiele czynników, które wpłynęły na niepowodzenie operacji i duże straty głównie 1 Brytyjskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej i 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej.

Cornelius Ryan stworzył dzieło dokładne i rzetelne. Zebranie materiału i napisanie książki zabrało mu siedem lat. O skrupulatności autora może świadczyć fakt, iż z około 1 200 relacji wykorzystał tylko jedną trzecią. Książka jest precyzyjna pod względem faktów i odtwarza w kolejnych rozdziałach (Odwrót, Plan, Atak, Oblężenie, Kocioł czarownic) monografię bitwy. Czyta się ją jednym tchem. Książka została już przełożona na język polski i niewykluczone, że jeszcze w tym roku ukaże się nakładem „Czytelnika".

W swej pracy Cornelius Ryan sporo miejsca poświęcił żołnierzom 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, a także jej dowódcy gen. Stanisławowi Sosabowskiemu.

Operacja Market-Garden trwała dziewięć dni, gdy tymczasem praca nad filmem „O jeden most za daleko" pochłonęła 1 278 dni. Koszt wyprodukowania filmu wyniósł zawrotną sumą ponad 26 milionów dolarów. Wzięło w nim udział 14 wielkich gwiazd filmowych, nie licząc tysięcy statystów, wielu jednostek wojskowych, głównie lotniczych i powietrzno-desantowych.

Wielokrotnie w prasie zagranicznej pisano, iż producent filmu przeprowadził operację Market-Garden przed kamerą z większą sprawnością niż działo się to w rzeczywistości. Do pewnego stopnia można się z tym zgodzić, ale jednocześnie trzeba pamiętać, że potrzebował na to wielokrotnie więcej czasu i miał do dyspozycji książkę Corneliusa Ryana oraz opracowany na jej podstawie scenariusz.

A propos scenariusza. Znając treść książki Ryana i następnie oglądając przez 175 minut film, nietrudno oprzeć się przykremu wrażeniu. Otóż z ogromnej, przebogatej w interesujące wydarzenia książki autora „O jeden most za daleko". pozostały w scenariuszu zaledwie dostrzegalne ślady jego oryginalnego stylu. Nie tylko. Pewne fakty podano nie tak, jak były opisane w książce, niekiedy jakby zostały one wstydliwie muśnięte lub przeinaczone. Na ogół zda-za się, iż tego rodzaju odchyleniami od oryginału grzeszą wszystkie filmowe giganty, faworyzujące elementy widowiskowe.

Oto dwa przykłady dotyczące gen. Sosabowskiego. Trzeba z uznaniem stwierdzić, że polski generał reprezentuje jedyną rozsądną osobę wśród dowódców i oficerów sztabowych. Jeśli inni nawet myśleli tak jak Polak, to jednak nie wypowiadali swego zdania. Generał miał odwagę i mówił to otwarcie

co myślał o desancie pod Arnhem. Czy można było nie pokazać takiej sytuacji na filmie? Trzeba było tym bardziej, że generał polski miał rację. Ale pokazano to nie tak, jak było w rzeczywistości. Chodzi mi o żądanie rozkazu na piśmie. Otóż działo się to 9 września, nie na odprawie, lecz na otwartym powietrzu, na lotnisku, podczas spotkania z gen. Urquhartem w obecności brygadiera Hacketa, przy omawianiu operacji „Comet". Generał Sosabowski oświadczył wtedy, że otrzymał ustne zarządzenie dotyczące zmodyfikowanego zadania brygady polskiej i prosił, by gen. Urquhart zechciał powtórzyć to pisemnie. Oto słowa gen. Sosabowskiego (zaczerpnięte z jego wspomnień, str. 216):

„Siły brygady są za słabe, by trzymać wzgórza i przeprawy. Podkreśliłem, że żądanie rozkazu na piśmie nie oznacza, że nie zamierzam go wykonać. Chodzi mi o to, by został ślad, że taki rozkaz otrzymałem. Powiedziałem generałowi, że jakkolwiek odpowiadam przed nim jako bezpośrednim operacyjnym przełożonym, to jednak niezależnie od tego ciąży na mnie odpowiedzialność przed moim Naczelnym Wodzem i Narodem polskim za żołnierzy, którymi dowodzę. Mówiłem dalej, że w wypadku, gdybym nie wrócił z operacji, chcę, by nie tylko moi dowódcy brytyjscy, ale i polskie władze przełożone wiedziały, w jakich warunkach to się stało".

Tymczasem na taśmie filmowej polskiego generała pokazano tkwiącego w okopie, milczącego i odpowiadającego m. in. „uważają mnie za niegłupiego..." itp.

Przykład drugi. Na filmie oglądamy generała polskiego siedzącego za biurkiem (może za stołem) niemal jak w pokoju sztabowym i przyjmującego meldunek od jakiegoś spadochroniarza. Jak było w rzeczywistości? Według gen. Sosabowskiego:

„Wszedłem do jednego z opuszczonych przez mieszkańców domu, znajdującego się w pobliżu wału... w czasie mych rozważań zjawia się kpt. dypl. Zwolański, który jako mój oficer łącznikowy wyleciał na operację razem z gen. Urquhartem i melduje mi co następuje...

To samo wydarzenie w relacji ppor. Relidzińskiego

„Około 23.00, wobec braku łączności radiowej z dywizją brytyjską z północnego brzegu, przepłynął wpław przez rzekę Ren polski oficer łącznikowy, kpt. Zwolański. Wyglądał oryginalnie. Na sobie miał siatki maskownicze, krótkie spodenki gimnastyczne i pas, ponadto nóż, pistolet i dwa granaty. Twarz wysmarował pastą. Kpt. Zwolański zameldował, że brytyjska Dywizja „Powietrzna utraciła północny brzeg Renu... itd.".

Oczywiście podobnych przykładów można podać więcej. Czy treść filmu straciła na zmianie faktów w porównaniu do tych, jakie zdarzyły się naprawdę? Dla przeciętnego widza, nie wnikającego w szczegóły, może to być obojętne. Ale u wielu Polaków budzi pewien niesmak i gorycz.

Cóż, czy mamy się cieszyć, że autor scenariusza jak i sam reżyser w ogóle dostrzegli Polaków w bitwie o Arnhem?

Reżyser dla odmiany zmusza widza do podziwiania oficerów brytyjskich jako bohaterów przyczółka mostowego. Mam na myśli batalion płka Frosta, który pod silnym ostrzałem niemieckim nie mógł uchwycić mostu. Tenże płk Frost przybył na pole bitwy ze swym służącym w galowym ubraniu, ze strzelbą myśliwską i kijami do golfa. Mógłby ktoś ironicznie powiedzieć: wojenko, jakaś ty śliczna i kochana. Salwy śmiechu widowni otrzymał pewien sierżant angielski, który przystąpił do zdobywania mostu w Arnhem z nieodłącznym parasolem.

Nad bitwą pod Arnhem, którą oglądamy w naturalnych kolorach, siedząc sobie wygodnie w kinie, mimo iż pokazana jest ona w sposób gigantyczny, zaciążyła jej fragmentaryczność planów. Może to nawet i wina montażu, selekcji poszczególnych epizodów bitwy, której, jak sądzić należy, nakręcono wystarczająco dużo, by później martwić się o jej wybór. Ta właśnie fragmentaryczność, szczególnie w ostatnich partiach filmu, nie przemawia przekonywająco do widzów o przebiegu i przyczynach klęski.

Początkowo akcja filmu, mimo przygłośnej muzyki, toczy się leniwie i wywołuje u widza senność. Reżyserowi chodziło o wyjaśnienie — i to jak najbardziej zrozumiałe — intencji strategicznych założeń operacji Market-Garden. Zdjęcia do filmu realizowano na autentycznych dawnych polach bitwy pod Eidhoven, Grave, Nijmegen. Jedynie działania w samym Arnhem — które dzisiaj jest miastem nowoczesnym o pięciokrotnie większej liczbie mieszkańców — filmowano w odległym o 40 km na północ Deventer. Tam właśnie znajduje się identyczny, stalowy most... i nie ma wieżowców, które stoją w Arnhem.

Jest to wielkie widowisko, w którym w przeważających partiach filmu wszystko co pokazano na ekranie porusza się tak szybko, iż nawet bystremu obserwatorowi trudno dostrzec to co dzieje się na planie. Duże wrażenie sprawia start desantu powietrznego, dziesiątki samolotów i szybowców, opuszczanie ich przez spadochroniarzy, opadanie i lądowanie na ziemi holenderskiej. Osiągnięcia desantów amerykańskich (82 DPD i 101 DPD) reżyser pokazał dość fragmentarycznie, skupiając całą uwagę na dramatycznej operacji pod Arnhem.

Oglądamy na filmie dużo strzelaniny, gejzerów ognia, kaskaderskiej zręczności wielu spadochroniarzy. Ponad trzystu techników na zlecenie producenta zbudowało domy jedynie po to, aby je następnie realizatorzy mogli zniszczyć i utrwalić na taśmie filmowej. Strzelaninę często nie do zniesienia — aby się nie znużyła widzowi — przeplecio-no różnymi niekiedy scenkami, nadając im koloryt lokalny. Obserwujemy więc spadochroniarza, którego boli ząb, jadącego chłopca na rowerze spostrzegającego na samochodzie znak sztabu feldmarszałka Modela; zdjęcia lotnicze ukazujące zamaskowaną broń pancerną wroga; dalej oficera, który odkrył na zdjęciach lotniczych hitlerowskie wozy bojowe i który w nagrodę za to uznany zostaje za przemęczonego i nie może uczestniczyć w operacji; oglądamy reakcję wspomnianego już Modela: gdy przedstawiono mu tajne plany operacji znalezione w szybowcu, oświadczył spokojnie, że są fałszywe; z dużym zainteresowaniem obserwujemy 5-minutową brawurową partię starszego sierżanta Eddie Dohuna, którego gra James Caan. Wymusza on odbezpieczonym pistoletem maszynowym pomoc lekarską dla rannego oficera; albo też wątek dotyczący starej właścicielki domu-twierdzy zakończony zresztą tragicznie; obserwujemy wreszcie scenę przedstawiającą groteskę i jednocześnie tragedię zdobycia przez spadochroniarza zasobnika amunicyjnego, w którym były czerwone berety.

Robert Redford dostał imponującą rolę. Jako mjr Julian Cook płynął wraz ze swym oddziałem na zniszczonych łodziach, wiosłując kolbami karabinów (patrz zdjęcie), albo zdobywał most. Przejmujący jest także widok wyczerpanych jeńców alianckich, którzy ku zdumieniu skonsternowanych zwycięzców intonują hymn. W tej scenie reżyser spiął silną klamrą nadludzki wysiłek żołnierski, grozę dziewięciodniowego piekła, które przeszli spadochroniarze i jednocześnie blask triumfu pokonanych. Wtedy następuje chwila zadumy: czy zwyciężyli ci, którzy przegrali?



Spadochroniarzy polskich pokazano w dwóch dramatycznych sekwencjach: lądowania pod ogniem niemieckim i w czasie rozpaczliwego szturmu na przeprawie przez Ren, gdy spieszą na ratunek resztkom 1 dywizji brytyjskiej. Gene Hackman w roli gen. Sosabowskiego gra poprawnie, ale swoją postawą i wyglądem przypomina dowódcę 1 dywizji brytyjskiej gen. Urquharta. Gen. Sosabowski miał inne wąsy, inaczej nosił beret, inaczej wyglądał. Ale to tylko dygresja.

Widzowie po obejrzeniu filmu uzyskają sporo wiadomości o bitwie. I jest to duży plus. Obserwujemy także w napięciu, jakie omyłki popełniali dowódcy po obu stronach; frontowcy po prostu znali dobrze swoje rzemiosło i wiedzieli co trzeba robić, ale sztabowcy reprezentowali inny pogląd nie wnikając w ich propozycje, rady i sprzeciwy. Takie właśnie przykłady posłużyły reżyserowi do wywołania emocji u widza. Oglądamy więc gigantyczną bitwę, w której poza nią nie dostrzegamy nic więcej.

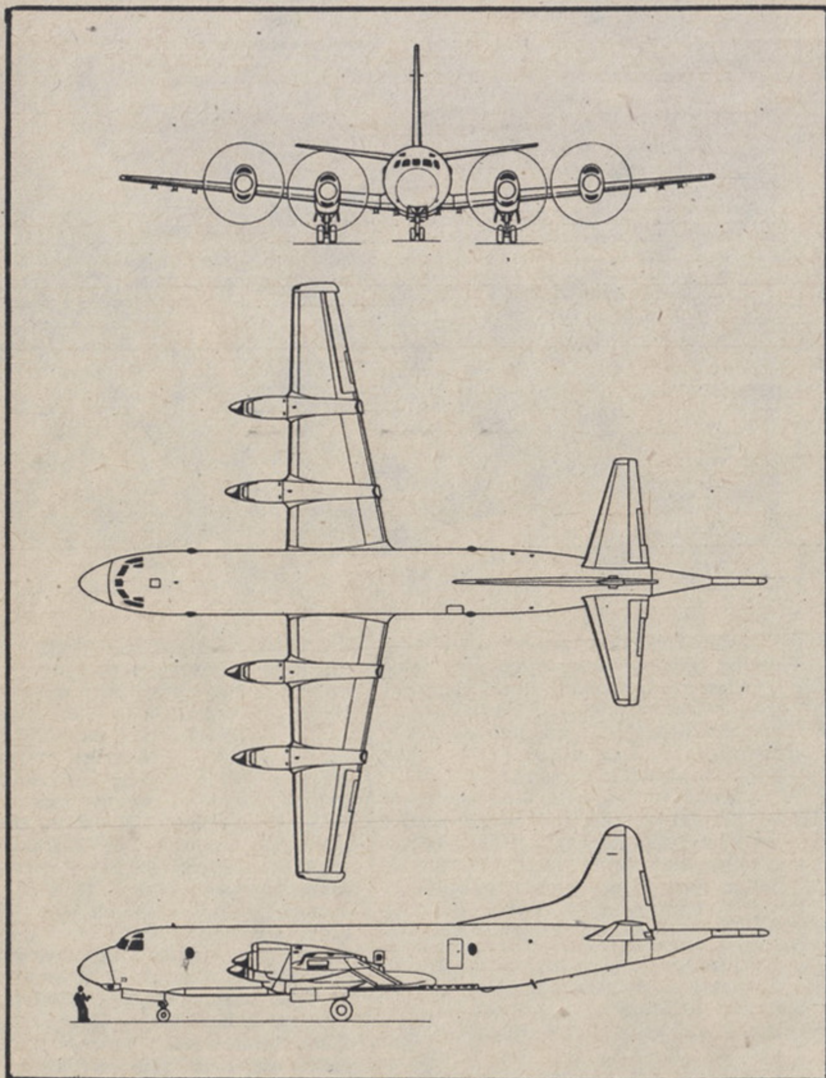
Po obejrzeniu filmu widz opuszcza kino z uczuciem pewnego zawodu. Otóż był świadkiem ogromnego wysiłku organizacyjnego, oglądał wielu znakomitych aktorów, ale każdy z nich grał tylko wycinkową rolę. Na kim skupić pełną uwagę? W pewnym sensie film pozostaje bezosobowy. Koszt wyprodukowania „Mostu" był kilkakrotnie większy niż rzeczywisty koszt operacji Market-Garden 1944 r. Czy potrzebny był wysiłek tak wielu ludzi, aby stworzyć filmowy pomnik wojskowej głupoty sztabowców, lekkomyślności i ciasnoty horyzontów? Jedynie bezprzykładne bohaterstwo, odwaga i brawura żołnierzy wojsk spadochronowych, którzy przeżyli piekło na ziemi holenderskiej, może tłumaczyć paradoks walki, wykonywanie rozkazów niewykonalnych, nieuchronną śmierć, którą można było przewidzieć.

Pozostaje nam w pamięci przykład żołnierskiej waleczności i bezmyślności dowódców.

TADEUSZ MALINOWSKI

Cmentarz w Arnhem, na którym spoczywają żołnierze wojsk powietrzno-desantowych. Nasze zdjęcie, wykonane przez LECHA ZIELASKOWSKIEGO, przedstawia groby polskich spadochroniarzy.







LOCKHEED CP-140 AURORA

W 1976 r. siły zbrojne Kanady zamówiły w wytwórni Lockheed 18 samolotów CP-140 Aurora. CP-140 Aurora jest wersją przeznaczonego do poszukiwania okrętów podwodnych patrolowego samolotu Lockheed P-3 Orion, dostosowaną do wymagań kanadyjskich.

Pierwszy samolot CP-140 ma dokonać pierwszego lotu w marcu br., dostawę pierwszych samolotów seryjnych przewidziano w 1980 r.

CP-140 Aurora jest czterosilnikowym dolnopłatem, napędzanym czterema turbinowymi silnikami śmigłowymi.

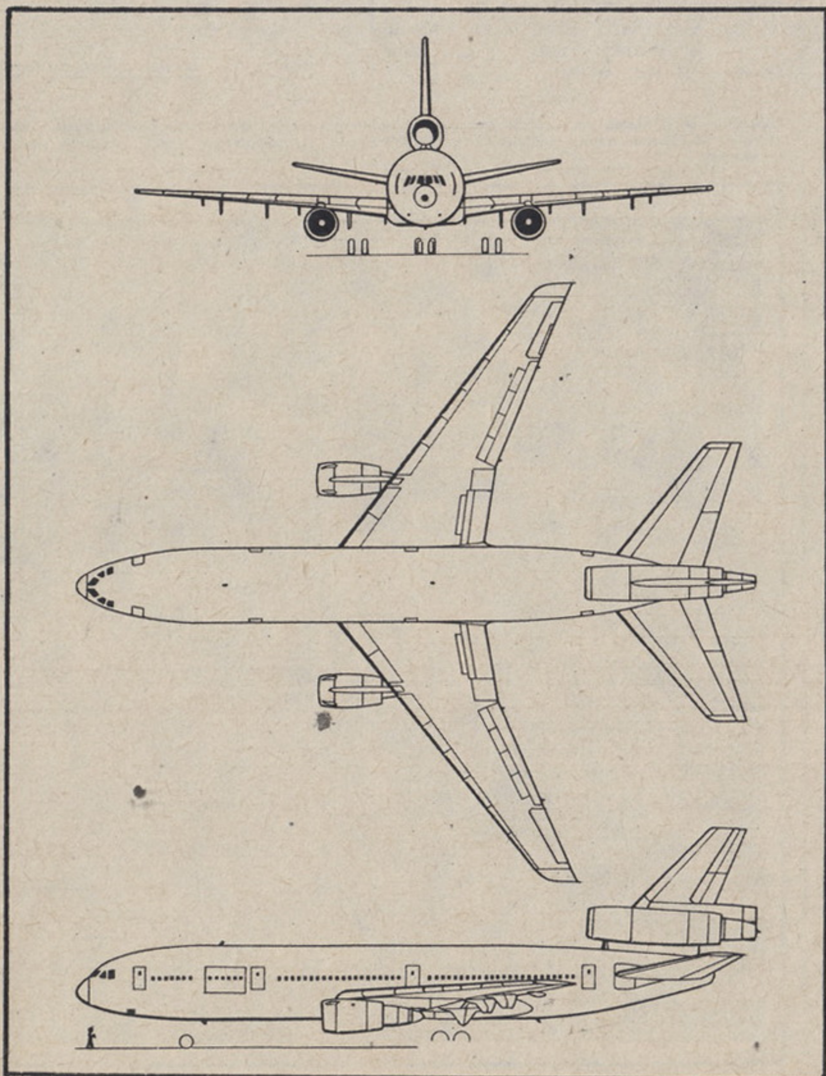
Samolot ma na pokładzie bogate wyposażenie elektroniczne, składające się z szeregu nowoczesnych urządzeń rozpoznawczych. Sercem systemu jest pokładowa maszyna licząca Univac AN/AYK-10 z dwoma procesorami o niezależnym działaniu. Samolot wyposażony jest w stację radiolokacyjną typu APS-116, służącą do wykrywania wynurzonych okrętów podwodnych oraz system FLIR do obserwacji w podczerwieni. Samolot ma następnie na pokładzie zestaw zrzucanych na spadochronach boi akustycznych oraz współpracujący z tymi bojami, interpretujący ich sygnały radiowe pokładowy system ARS-2 i OL-82.

Do innych czujników rozpoznawczych należy czuły detektor magnetyczny na końcu kadłuba oraz zestaw aparatów fotograficznych. Ponadto na samolocie znajdują się trzy stanowiska do obserwacji wzrokowej. Kilka systemów nawigacyjnych samolotu (dopplerowski, bezwładnościowy, radionawigacyjny) przekazują dane nawigacyjne za pośrednictwem przeliczników na ekrany sytuacji taktycznej. Na ekranach tych za pomocą odpowiednich wskaźników, strzałek, trójkątów, cyfr itp. przedstawiona jest sytuacja taktyczna: położenie samolotu, celu oraz informacje dotyczące wyboru, sposobu ataku. Uzbrojenie samolotu przenoszone jest w komorze bombowej (o łącznej masie 2 177 kg) oraz na 10 podskrzydłowych węzłach podwieszenia. Zespołem napędowym samolotu są 4 turbinowe silniki śmigłowe Allison T56-A-14, każdy o mocy 3 661 kW, napędzające czterołopatowe przestawialne śmigła z odwracaniem ciągu. Zapas paliwa w zbiorniku kadłubowym i 4 integralnych w skrzydłach wynosi 34 826 dm^3.

(T. K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 30,37, długość — 35,6 m, wysokość — 10,3 m. **Masy:** masa własna samolotu — 28 000 kg, max. masa startowa — 64 400 kg. **Osiągi:** prędkość — 761 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wysokości 7 620 m — 608 km/h, prędkość patrolowania na wysokości 450 m — 380 km/h, prędkość minimalna z wysuniętymi klapami — 208 km/h, długość startu do wys. 15 m — 1 829 m, długotrwałość lotu — 8,2 m, maksymalny zasięg — 8 339 km.

konstrukcje zagraniczne





SAMOLOT MC DONNELL DOUGLAS DC-10, SERIA 30 CF

Ta seria samolotu DC-10 dostosowana jest do szybkiego przekształcania z wersji pasażerskiej w transportową i odwrotnie. Masa płatna tej wersji może składać się z 380 pasażerów i bagażu lub ładunku o masie 64 860 kg — w przypadku transportu na liniach transkontynentalnych lub 70 626 kg — na liniach o mniejszym zasięgu. Pierwszy samolot z tej serii z silnikami General Electric CF6-50A dokonał pierwszego lotu w lutym 1973 r. i pierwsze dostawy miały miejsce w tym samym roku. W 1977 r. rozpoczęte zostały dostawy samolotu 30CF z silnikiem General Electric CF6-50C1. Wnętrze samolotu 30CF w konfiguracji pasażerskiej jest podobne do wnętrza normalnej wersji samolotu DC-10. Opracowane zostało jednak w ten sposób, że możliwe jest przezbrojenie samolotu w ciągu jednej nocy w wersję transportową. Obejmuje ono zdjęcie foteli oraz górnych półek bagażowych, przedniego przedziału żywnościowego, toalet i wykładzin. Montowane są natomiast szyny i rolki do transportu ładunków, węzły mocowania i siatki zabezpieczające. System ładowania jest dwutrasowy. Szyny z rolkami i węzły do zabezpieczania ładunków są mocowane do tras foteli za pośrednictwem prostych w konstrukcji zamków. Załadunek odbywa się poprzez drzwi o wymiarach 2,59 × 3,56 m. Samolot może transportować 30 palet o wymiarach 2,24 × 2, 74 m lub 22 większych: 2,24 × 3,18. Samolot 30CF dysponuje również bagażnikami o łącznej pojemności 132,2 m^3. Istnieją także warianty (użytkowane przez towarzystwo Sabena), które przystosowane są do mieszanego transportu towarowo-pasażerskiego.

Zespołem napędowym samolotu są, jak wspomniano, trzy silniki General Electric każdy o ciągu 218 kN lub GE CF6-50C1 — o ciągu 233,5 kN. Dwa z nich umieszczone są w gondolach podskrzydłowych, jeden w gondoli nad kadłubem, w tylnej jego części. Zapas paliwa wynosi 138 165 dm^3. Do lipca 1978 r. zamówiono (łącznie z dostarczonymi) 29 samolotów 30 CF.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 50,41 m, długość — 55,50 m, wysokość — 17,70 m. **Masy:** masa własna — 12 900 kg, max. masa startowa — 260 000 kg. **Osiągi:** prędkość max. (H = 7 620 m) — 982 km/h, prędkość przelotowa — (H = 9 145 m) — 908 km/h, prędkość lądowania — 269 km/h.

nasze trasy

WYKAŻCIE INICJATYWĘ!

Wśród wielu listów, jakie dostajemy — jest i ten, o którym za chwilę będzie mowa. List cenny, bardzo znamienny dla postawy młodzieży wobec lotniczych tradycji, wobec historii polskiego lotnictwa.

Piszą dwaj bracia, Adam i Grzegorz Raczyńscy, uczniowie klasy VIII b i c szkoły podstawowej nr 1 we Wrześni. Kolekcjonują modele samolotów minionej wojny, czytają książki o czynach naszych lotników, oglądają lotnicze filmy w kinie i TV. „W naszej wyobraźni powstaje wizja szlaku bojowego polskiego lotnika. Bliskie są nam nazwiska zasłużonych polskich pilotów" — piszą bracia. I dalej: „Jakież było nasze zdziwienie i nieopisany żal, kiedy idąc po lekcjach przez miasto odczytaliśmy nekrolog, iż 8 stycznia br. zmarł przeżywszy 79 lat podporucznik Piotr Stasik, były powstaniec wielkopolski, lotnik 3 pułku lotniczego z Poznania-Ławicy oraz 317 dywizjonu myśliwskiego i 304 dywizjonu Ziemi Śląskiej w Anglii, odznaczony Wielkopolskim Krzyżem Powstańczym, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych, Srebrnym i Brązowym Krzyżem Zasługi, polskimi i brytyjskimi medalami wojennymi.

O zgrozo! Nasza szkoła mieści się przy ul. Armii Czerwonej 1, a ppor. pilot Piotr Stasik mieszkał o 30 numerów dalej. Tą ulicą każdego dnia szliśmy do szkoły. Możliwe, że się niekiedy mijaliśmy. Odszedł więc — ktoś przez nas poszukiwany. Jego podobiznę ujrzeliśmy na zbiorowym zdjęciu powstańców wielkopolskich.

Dlaczego o takich jak on i innych, o ich dywizjonach, mamy się dowiadywać tylko z książki? Dlaczego nam nie zorganizowano spotkania?"

Dziękujemy za ten list. Rzeczywiście, odszedł ktoś, kto mógłby Wam wiele powiedzieć, jak to było w czasach próby. W czasach narodowej potrzeby. Trudno jednak, co się stało — już się nie odstanie. Piotr Stasik już nigdy nie przyjdzie do Waszej szkoły, aby mówić o tym, jak on i jego koledzy walczyli o polskość. Może był chory i nie mógł? Może był po prostu za skromny na to, aby samemu się zgłosić? Będą mijać lata, a wraz z ich upływem — odchodzić będą od nas tacy jak on.

Chcielibyśmy teraz poradzić Wam, co powinniście czynić. Otóż warto byłoby, abyście udali się do Koła ZBoWiD we Wrześni (chyba nie będzie problemem znalezienie jego adresu) i tam, jako delegacja uczniów szkoły, za wiedzą i poparciem dyrekcji, poprosić o adresy mieszkających we Wrześni i okolicy kombatantów-lotników. Nie mamy wątpliwości, że jeśli tacy się tam znajdą — nie odmówią swej gościny w Waszej szkole.

Jeśli to nie przyniesie efektu, zgłoście się do zastępcy kierownika Aeroklubu Poznańskiego mgra Mariana Gutowskiego (osobiście, listownie lub telefonicznie) i poproście go, aby zorganizował dla Waszej szkoły spotkanie z którymś spośród zasłużonych kombatantów-lotników. Jest tam w Klubie Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Poznańskiego wielu, którzy w sposób rzetelny i ciekawy opowiedzą Wam o drogach bojowych polskiego lotnictwa. Może się znajdzie i taki, który opowie Wam o ppor. Stasiku? Adres Aeroklubu Poznańskiego: 60-900 Poznań, ul. Niezłomnych 1, tel. 518-65.

Wykażcie sami inicjatywę. Pamiętajcie bowiem o czymś, co jest życiowo udowodnione: ludzie najodważniejsi, często prawdziwi bohaterowie wojny, są w większości skromni, nieśmiali, kiedy jest czas pokoju. Kiedy ich się poprosi, aby mówili o czasach wojny — mówią. Ale trzeba do nich dotrzeć, trzeba ich poprosić o to. A gdy już poznacie ich bliżej — to zamieńcie się w słuch! Notujcie ich słowa w zeszytach, nagrywajcie na taśmę magnetofonu. Warto. To HISTORIA, chwytana na żywo. Rzecz bezcenna.

(z)

korespondencje

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI

W sekcji samolotowej plany szkolenia, treningu i lotów usługowych były w ub. r. wykonywane systematycznie, pomimo braku przez większą część sezonu etatowego instruktora samolotowego. Wylatano ogółem 1 300 godzin oraz uzyskano kilkadziesiąt uprawnień pilotażowych. Czterech pilotów zakwalifikowało się do startów w II lidze samolotowej, a jeden z nich — Andrzej Cupiał — został zgłoszony do narodowej kadry juniorów. Duża w tym zasługa szefa wyszkolenia Aeroklubu Częstochowskiego instr. pil. Edwarda Rydza, który całą swoją wiedzę lotniczą oraz entuzjazm potrafił umiejętnie wykorzystać w codziennej pracy z młodymi lotnikami.

W sekcji szybowcowej, kierowanej przez mgra inż. pil. R. Naturalnego, wylatano 1 460 godzin, przelatując 10 000 km. Na zorganizowanym wspólnie z Częstochowską Chorągwią ZHP obozie szybowcowym wyszkolono kilkudziesięciu młodych szybowników. Członkowie sekcji startowali w szeregu imprez sportowych na terenie całego kraju, zajmując czołowe miejsca.

Poważny rozwój ilościowy i jakościowy zapisała na swym koncie sekcja spadochronowa pod kierownictwem młodego instruktora A. Osowskiego. Skoczkowie Aeroklubu Częstochowskiego wykonali 2 674 skoki. Na zlecenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania, wspólnie z częstochowskim Kuratorium, odbył się na lotnisku Centralny Obóz Spadochronowy. Wyszkolono podstawowo kilkudziesięciu skoczków, a grupa pilotów przeszła przeszkolenie w skokach ratowniczych.

Nie próżnowali również modelarze. Mirosław Barylski pobił 6 rekordów Polski w klasie samolotów i wodnosamolotów zdalnie kierowanych. Zorganizowaliśmy mistrzostwa państw socjalistycznych w modelach latających na uwięzi, które odbiły się szerokim echem w prasie krajowej i zagranicznej.

W pracach propagandowych Aeroklub Częstochowski w 1978 r. jeszcze bardziej zacieśnił współpracę z organizacjami młodzieżowymi, a szczególnie z ZSMP i ZHP. Podpisano porozumienie z opiekuńczą jednostką wojskową i z zarządem wojewódzkim LOK, w celu ściślejszej i wzajemnie użytecznej działalności w zakresie poszukiwania i stosowania atrakcyjnych form oddziaływania na młodzież, kształtowania jej patriotycznych postaw. W świetlicy aeroklubu przeprowadzono szereg wykładów i prelekcji, zorganizowano konkursy o tematyce lotniczej, pokazy filmów oraz spotkania z seniorami lotnictwa. Ogółem w imprezach organizowanych przez Aeroklub Częstochowski w 1978 r. wzięło udział około 15 000 osób.

Włodzimierz Wrona

AEROKLUB ROW

Sekcja szybowcowa wylatała w ub. r. 1832 godziny. Przeleciano 21 219 km (w tym 16 046 km po trasach zamkniętych). Szkolenie podstawowe ukończyła grupa pilotów. Uzyskano ogółem 10 uprawnień różnego rodzaju, 4 srebrne odznaki szybowcowe oraz 3 diamenty. Tadeusz Mężyk uzyskał uprawnienie instruktora szybowcowego, a Alojzy Kuczera zdobył diamentową odznakę szybowcową oraz tytuł mistrza sportu. Zorganizowano X Szybowcowe Mistrzostwa Śląska, w których brało udział 26 zawodników. W ramach treningu wykonywali u nas loty piloci z aeroklubu w Prievidzy (Czechosłowacja). Rybniccy szybownicy startowali m. in. w mistrzostwach juniorów (pil. W. Gojny zajął 3 miejsce), a Jerzy Makula — startował w szybowcowych mistrzostwach państw socjalistycznych w Bułgarii.

Sekcja samolotowa borykała się z poważnymi trudnościami sprzętowymi. Działalność możliwa była dzięki pomocy sprzętowej aeroklubów Bielsko-Bialskiego i Gliwickiego. Mimo trudności wyszkolono podstawowo na samolotach grupę pilotów do poszczególnych klas. Uzyskano szereg uprawnień, m. in. do wykonywania średniej akrobacji i do lotów w średnich warunkach atmosferycznych. Grupa pilotów została przeszkolona w nocnych lotach nadlotniskowych, nocnych lotach nawigacyjnych i lotach w teren przygodny. Uzyskano szereg licencji pilota turystycznego i zawodowego. Na nowy typ samolotu przeszkolono większą grupę pilotów. Ogółem wylatano na samolotach 880 godzin.

Wykonano 600 skoków spadochronowych. Wyszkolono grupę skoczków do poszczególnych klas. Uzyskano 6 srebrnych odznak spadochronowych. Nadano skoczkom szereg uprawnień do układania spadochronów.

Wiesław Dziuba

poczta lotnicza

NAUKA

Adam Iwański — Podlesie. Aby być przyjętym na specjalizację agrolotniczą do Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie (10-957 Olsztyn-Kortowo), trzeba mieć licencję pilota samolotowego turystycznego i III klasę sportową pilota szybowcowego, uzyskaną w aeroklubie. Studia trwają 4½ roku.

Zbigniew Dziubina — Damianowo. O szkoleniu agrolotników w Karolewie pisaliśmy szczegółowo w n-rze 15 „Skrzydlatej" z 1978 r. Należy dołożyć wszelkich starań, aby nauczyć się pisać poprawnie. Adres GOBLL: ul. Sudecka 92, 53-129 Wrocław.

Igor Bartoszko — Ruda Śląska, Janusz Duszkiewicz — Wola Baranowska. Pilotów komunikacyjnych szkoli Instytut Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej (ul. W. Pola 2, 35-029 Rzeszów), a kandydaci muszą posiadać świadectwo dojrzałości.

Grzegorz Antkowiak — Poznań. Aby zostać mechanikiem samolotowym lub szybowcowym, trzeba ukończyć odpowiednią szkołę techniczną, a na to, w Pana przypadku, wiek już nie pozwala. Dziękujemy za pozdrowienia.

Krzysztof Kundzia — Koszalin. O warunkach przyjęcia do WOSL pisaliśmy obszernie w numerach 10 i 34 „Skrzydlatej Polski" z ub. r. oraz w n-rze 5 z br.

klub "Iskra"

Zygmunt Thiel, ul. Moniuszki 26 m 6, 31-523 Kraków, poszukuje: „Modelarza" 5, 6/1973 i 10/1975, „Planów modelarskich" nr. 17, 28, 39, 40, 42, 45, 49, 62, książeczek TBiU nr. 5, 13, 19, 22, 23, 25, 34, 44, 47 oraz książek: Z. Jankiewicza „Samoloty wielosilnikowe wczoraj, dziś i jutro", pracy zbiorowej „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918—1939" i książek Vaclava Nemecka. W zamian może odstąpić książki: A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945", W. Szewczyka „Samoloty, na których walczyli Polacy", W. Schiera „Miniaturowe lotnictwo", J. Wojciechowskiego „Budowa i pilotaż radiomodeli" oraz rocznik „Skrzydlatej Polski" 1978.

Jerzy Ryżlak, 98-277 Braszewice, woj. sieradzkie, odstąpi roczniki „Małego Modelarza" z lat 1969—1978.

Marian Sitko, 33-156 Skrzyszów 548, wymieni modele samolotów Be-6, Avia B-35, L-29 „Delfin", Avia S-199 w skali 1:72 na inne modele w tej samej skali lub farby „Humbrol".

Mirosław Piróg, ul. Odkrywkowa 26a, 52-573 Będzin-Łagisza, poszukuje egzemplarzy czasopisma „Astronautyka". W zamian może oddać książki podróżnicze z serii „Sensacje XX wieku" lub zapłacić gotówką.

Krzysztof Adamski, ul. Żwirki i Wigury 34, 62-561 Ślesin, ma 15 lat i pragnie nawiązać korespondencję z kolegami modelarzami oraz wymieniać z nimi modele, plany i fotografie samolotów.

Marek Orłowski, Osiedle Awaryjne 16B, 42-573 Łagisza, poszukuje modelu samolotu PZL P-11c w skali 1:72 „Ruch" oraz innych samolotów z II wojny światowej.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Nowicki ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 3)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

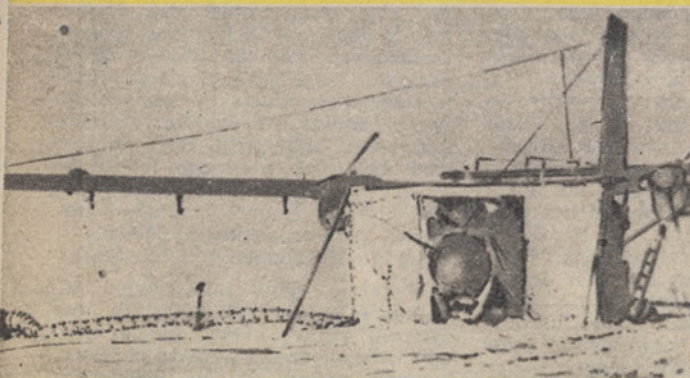
REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 16.II.1979 r. C-102. Zam. 115. INDEKS 37605.

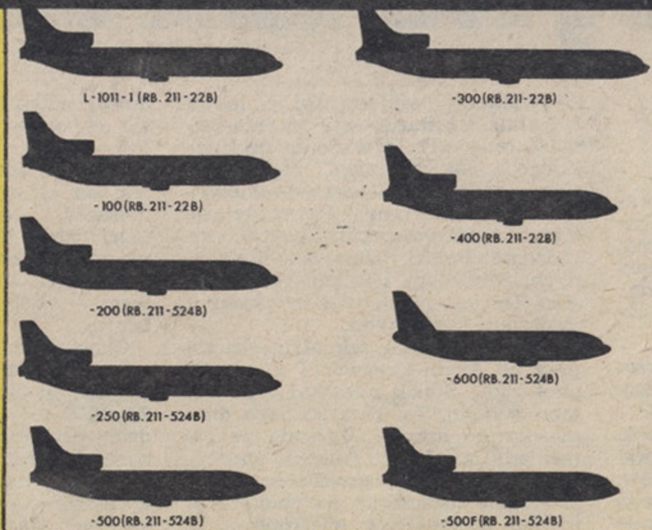
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



NA ANTARKTYDZIE

Ekspedycja brytyjska korzysta podczas badań antarktycznych z samolotów kanadyjskich DHC „Twin Otter". Najtrudniejsze zadanie ma obsługa techniczna. Namiot i kanał rurowy tłoczący ogrzane powietrze z nagrzewnicy ułatwia przygotowania przedstartowe. Dodajmy, że polska ekspedycja arktyczna korzysta ze śmigłowców turbinowych Mi-2.



9 × TRISTAR

Wersje rozwojowe samolotu Lockheed „Tristar" dla 174—200 pasażerów (lub odpowiedniego ładunku) i o zasięgu 3 600 — 4 900 km. W nawiasach — odmiany silników turboodrzutowych.





NOWY RODZAJ UPRZĘŻY LOTNIOWEJ

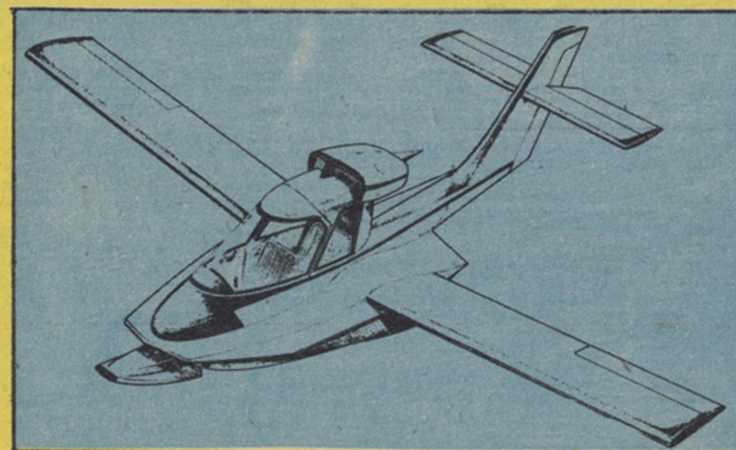
W USA opracowano nowy rodzaj uprzęży do lotów w pozycji poziomej. Uprzęże pokazane na zdjęciach (tzw. „Max") są owocem czteroletnich prób. W rozwiązaniach tych fartuch uprzęży sięga stóp pilota. Podtrzymuje on nie tylko nogi pilota, ale ochrania je w czasie przypadkowych lądowań „na brzuchu". Fartuch ten wyłożony jest gąbką. Pilot podwieszony jest wielopunktowo. Zasadnicze podwieszenie tworzą dwie pary linek niezależnych od siebie, które biegną przez dwa osobne karabińczyki: od nóg do ramion oraz — od ud do bioder pilota. System taki pozwala na szybkie przejście z pozycji leżącej do wiszącej (i na odwrót) oraz nie utrudnia rozbiegu. (MR)



ORGANIZATOR RADZIECKIEJ TECHNIKI RAKIETOWEJ I KOSMONAUTYCZNEJ

Profesor Anatolij Błagonrawow (1.VI.1894 — 4.II.1975 r.) był wybitnym radzieckim organizatorem techniki rakietowej, znanym w świecie również jako „dyplomata kosmonautyczny". Ukończył w 1924 r. Wyższą Szkołę Artylerii, a następnie Wojskową Akademię Techniczną, gdzie był potem pracownikiem naukowym. Jeden z głównych konstruktorów słynnych „Katiusz". Tuż przed wybuchem II wojny światowej mianowany do stopnia generała porucznika. Od 1943 r. członek Akademii Nauk ZSRR. Od jesieni 1947 r. był przewodniczącym państwowej komisji do prób rakiet w locie, a w latach 1949—1953 przewodniczącym komisji do badań górnych warstw atmosfery Akademii Nauk ZSRR (starty rakiet geofizycznych oraz z psami na pokładzie rakiet badawczych). W początkach lat 50-tych został dyrektorem instytutu automatyki, gdzie pod jego kierownictwem opracowano m.in. protezę ręki, której zasada została następnie wykorzystana w różnych urządzeniach kosmonautycznych, np. w koparkach sond księżycowych „Łuna". Jako członek prezydium Akademii Nauk ZSRR był w latach 1957—1962 odpowiedzialny za rozwój badań technicznych, w tym techniki rakietowej i kosmonautyki.

W końcu lat 50-tych rozpoczął działalność dyplomatyczną. Był uczestnikiem światowego ruchu pokojowego uczonych Pugwash, a następnie reprezentował ZSRR w pracach ONZ dotyczących pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Był również wiceprzewodniczącym COSPAR. W latach 1962—1963 kierował delegacją radziecką podczas rozmów z USA dotyczących porozumienia w sprawie demilitaryzacji Kosmosu. 24.IV.1970 r. (w tydzień po dramatycznym locie „Apollo-13") Błagonrawow spotkał się z ówczesnym dyrektorem NASA: rozmawiano o możliwości akcji ratowniczych w Kosmosie. Był to początek wspólnego eksperymentu „Sojuz-Apollo" przeprowadzonego w 1975 r.

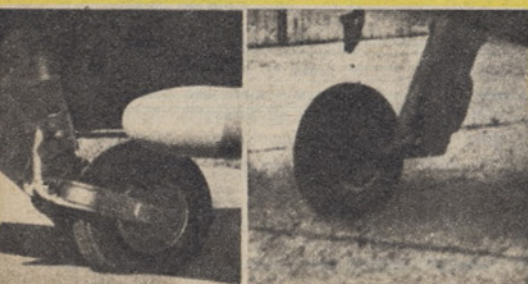


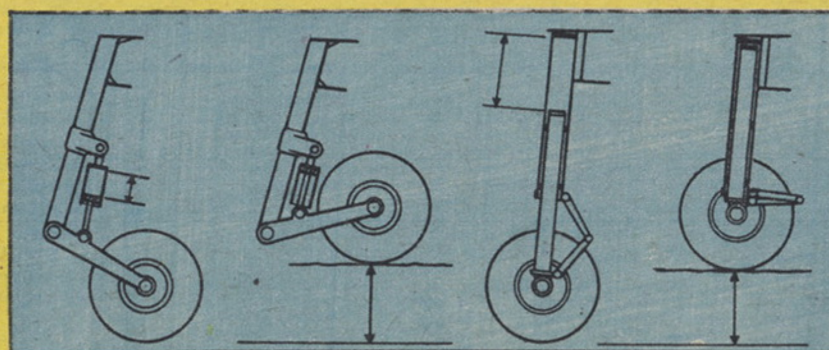
SAMOLOT-AMFIBIA

Projekt małej dwumiejscowej amfibii (fotele załogi ustawione jeden za drugim) szwedzkiego konstruktora H. Ericsona.

AMORTYZATORY PODWOZIA

Działanie amortyzatorów podwozia — o różnych rozwiązaniach konstrukcyjnych — w samolotach MB-326 (z lewej) i YC-12 „Tourbillon".





Zdjęcia i rysunki: „Letectvi + kosmonautika", „Flieger Revue" (NRD), „Aviation Magazine", „Der Flieger", „Drachenflieger-Magazin", „Flyg-Revyn".

■ W pierwszym tegorocznym numerze radzieckiego miesięcznika „Krylia Rodiny" ukazał się interesujący artykuł inż. E. Osipowa, poświęcony eksploatacji polskiego samolotu sportowego „Wilga-35 A". Jak wiadomo, samoloty te użytkowane są w niektórych klubach lotniczych ZSRR. Artykuł przynosi wiele cennych uwag, bardzo potrzebnych pilotom latającym na „Wilgach". Szkoda, że podobnych artykułów, uwag i wymiany doświadczeń na temat aktualnie użytkowanego sprzętu lotniczego nie publikują nasi specjaliści. Jeśli ukazuje się omówienie nowej maszyny, to pochodzi ono od wytwórcy i spełnia częstokroć funkcję reklamową.

■ W październiku ub. r. z okazji 20-lecia istnienia linii austriackiego towarzystwa lotniczego AUA, łączącej Wiedeń z Warszawą, urząd pocztowy w Wiedniu stosował okolicznościowy stempel z rysunkiem warszawskiego pomnika Bohaterów Warszawy.

■ Naddźwiękowe samoloty „Concorde" przestały już zagrażać atmosferze ziemskiej, nie narażają ludności dźwiękiem swych silników i nie wywołują protestów polityków. Po prostu latają najnormalniej w świecie do USA, a w styczniu br. otrzymały tzw. świadectwo typu, umożliwiające wykorzystywanie tych maszyn przez towarzystwa amerykańskie. W styczniu też otwarto oficjalnie dwie nowe linie: Paryż — Dallas / Fort Worth i Londyn — Dallas / Fort Worth, obsługiwane wspólnie przez Air France, British Airways i amerykańskie towarzystwo Braniff.

■ Prasa brytyjska opublikowała informację, z której wynika, że amerykańska firma lotnicza Grumman zamieszana jest w nową (po Lockheedzie) aferę łapówkową. Tym razem chodzi o dawanie dużych sum pieniędzy przedstawicielom irańskiego handlu zagranicznego, którzy jakoby mieli wpływ w rządzie na zakup samolotów F-14 przez wspomnianą wytwórnię. W roku 1974 wypłacono podobno 24 mln. dolarów. Władze USA badają obecnie całą sprawę.

■ Ile kosztuje samolot? Niedawno opublikowano na Zachodzie interesującą listę popularnych maszyn. Oto kilka przykładów: francuski Rallye-110-ST kosztuje 132 100 franków, rolniczy, amerykański Trush wytwórni Ayres z polskim silnikiem PZL S2R-600 — 98 900 dolarów USA, śmigłowiec Bell Jet-Ranger III — 225 000 dolarów, a Taurus II sprzedawany w USA przez firmę Spitfire, czyli polski Mi-2, kosztuje 550 000 dolarów, Seneca-II firmy Piper kosztuje 99 640 dolarów, a piękny trzysilnikowy samolot francuski Falcon-50 kosztuje 7 600 000 dolarów.

■ Przyszłość należy do śmigłowców dwuturbinowych. Pod takim tytułem sprawozdawca francuskiego czasopisma fachowego relacjonuje wrażenia z międzynarodowej wystawy wiropłatów w Las Vegas, która odbyła się w styczniu br. Na wystawie tej między innymi pokazano makietę nowego francuskiego śmigłowca Ecureuil-2, tym razem w odróżnieniu od modelu pierwszego, znanego z 1977 r., wyposażonego w dwie turbiny, tak jak w naszym Mi-2. Aérospatiale zapowiada ukazanie się tej nowej maszyny dopiero w roku 1981.

■ Według obliczeń dokonanych na podstawie informacji podawanych przez entuzjastów lotniarstwa, na całym świecie istnieje ponad 60 tys. osób uprawiających ten sport.

■ Fiat włoski obchodzi w roku bieżącym 70-lecie swej działalności na polu lotnictwa. Z tej okazji 17 stycznia odbyła się odpowiednio podniosła uroczystość w Turynie. Jak wynika z opublikowanych danych, w ciągu siedemdziesięciu lat zbudowano 56 prototypów silników lotniczych i 170 typów samolotów, łącznie w zakładach Fiata powstało 13 000 samolotów i 33 000 silników sprzedanych do 27 państw. Obecnie ponad 50 proc. produkcji lotniczej Fiata przeznaczone jest na eksport.